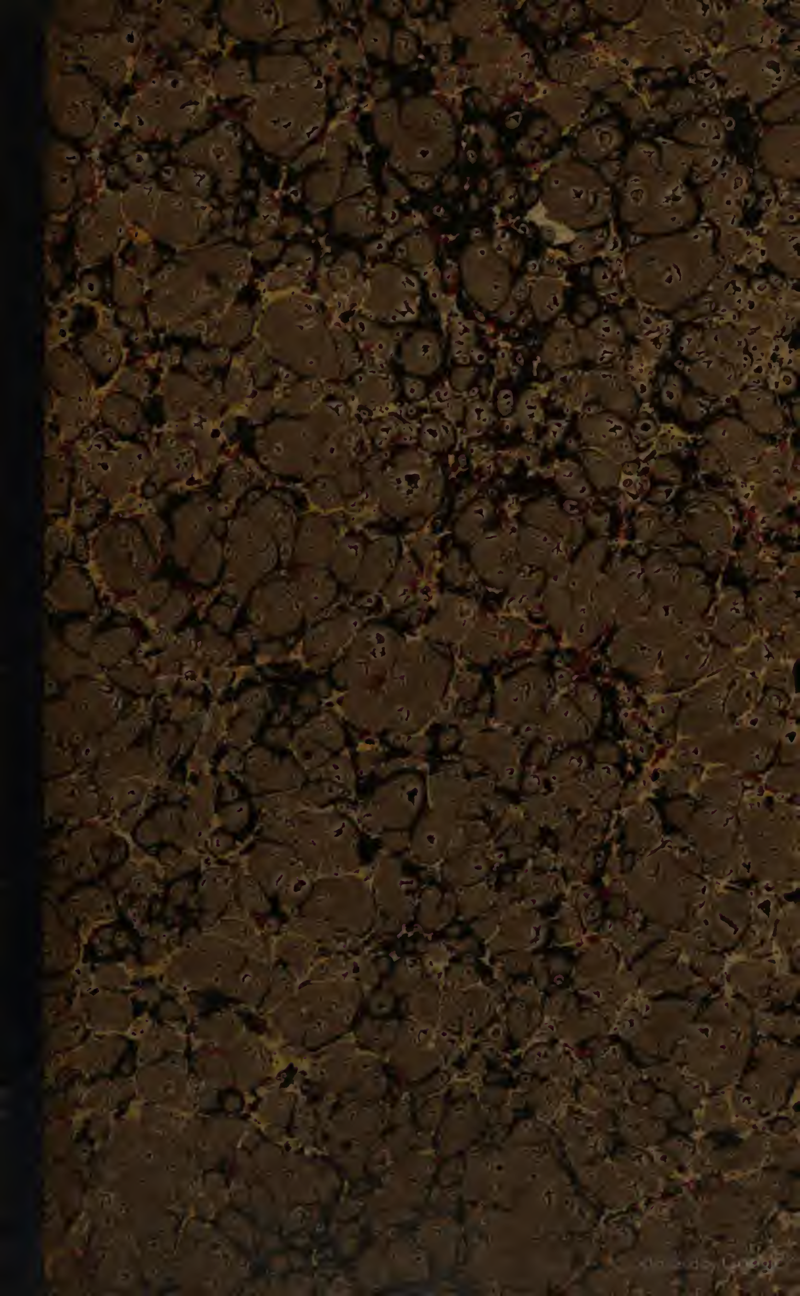
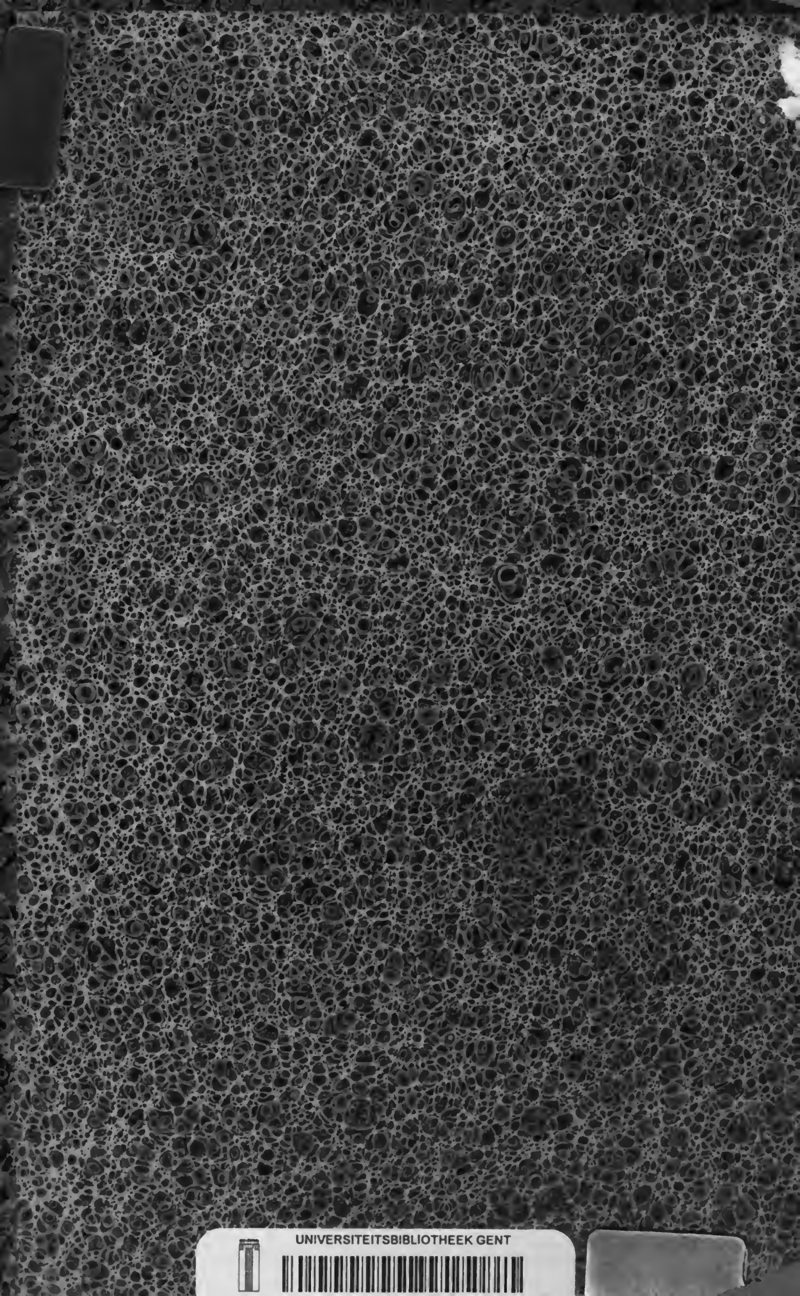
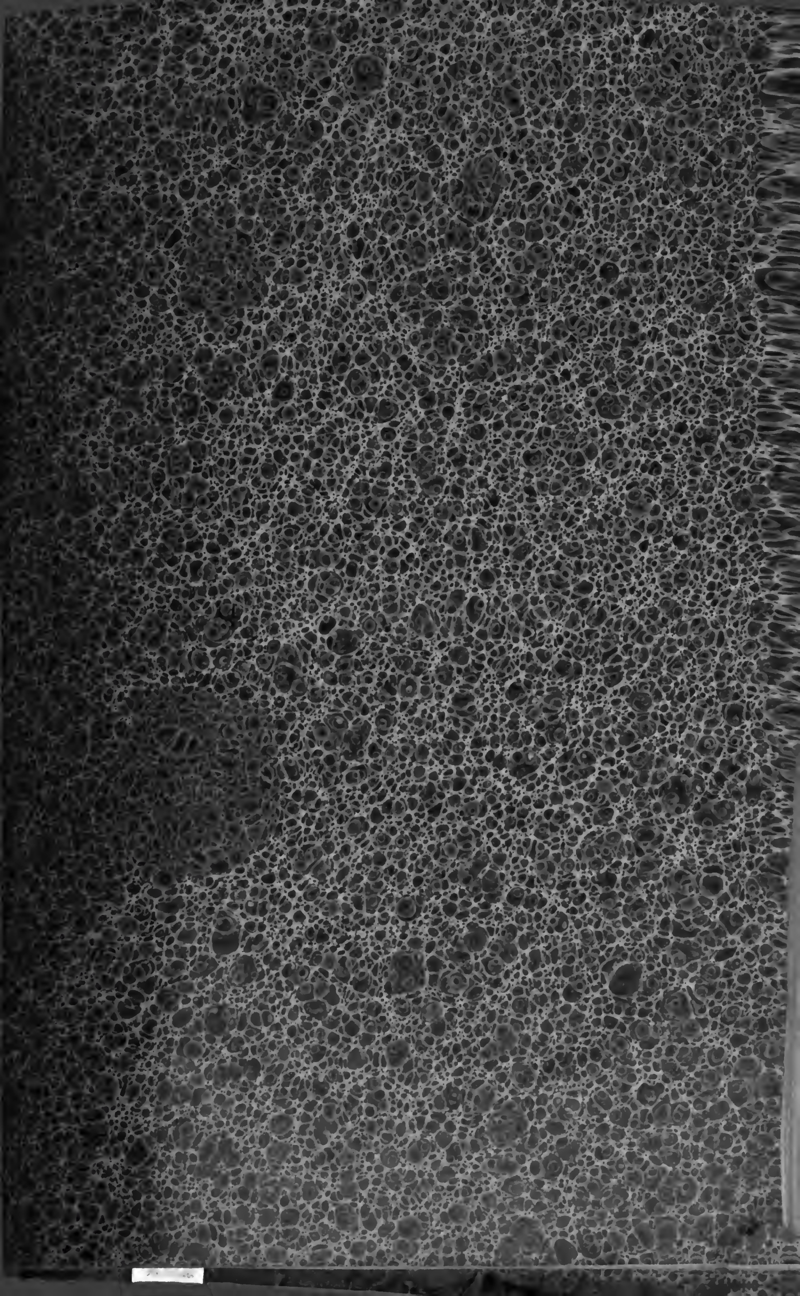



UNIVERSITEITSBIBLIOTHEEK GENT



DE

L'INFLUENCE DES TARIFS

SUR LES

MOUVEMENTS ET LES RECETTES DE VOYAGEURS.

PARALLÈLE ENTRE LES RÉSULTATS OBTENUS PAR L'APPLICATION DES TARIFS DIVERS

AU TRANSPORT DES VOYAGEURS,

SUR LES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT;

PAR

H.-G. DESART,

INGÉNIEUR EN CHEF AU CORPS DES PONTS ET CHAUSSÉES.



BRUXELLES,

EM. DEVROYE ET Ce, IMPRIMEUR DU ROI.

1848



TABLE DES MATIÈRES.

CHAPITRE PREMIER.

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES.

CHAPITRE II.

DES TARIFS EMPLOYÉS DEPUIS MAI 1835 JUSQU'EN FÉVRIER 1839. — PARALLÈLE ENTRE LES RÉSULTATS OBTENUS SOUS LE RÉGIME DE CES TARIFS ET CEUX OBTENUS SOUS LE RÉGIME DU TARIF ACTUEL.

CHAPITRE III.

TARIF DU 3 FÉVRIER 1839. — MOTIFS QUI FIRENT DÉCRÉTER CE TARIF. — EFFETS FACHEUX QUI RÉSULTÈRENT DE SON APPLICATION. — PARALLÈLES DIVERS ENTRE LES RÉSULTATS OBTENUS SOUS LE RÉGIME DE CE TARIF ET SOUS CELUI DU TARIF DE 1838.

CHAPITRE IV.

AMÉLIORATIONS APPORTÉES EN JANVIER 1841, A LA DISPOSITION DES CHARS-A-BANCS. — EFFETS DE CES AMÉLIORATIONS SUR LES MOUVEMENTS ET SUR LES RECETTES DES VOYAGEURS.

CHAPITRE V.

TARIF DU 10 AVRIL 1841. — COMPARAISON DES EFFETS DE CE TARIF AVEC CEUX DU TARIF DU 3 FÉVRIER 1839. — APPRÉCIATION FAITE, EN 1841, DES EFFETS DUS A LA MISE EN VIGUEUR DU TARIF DU 10 AVRIL 1841. — COMMISSION SPÉCIALE DES TARIFS; RAPPORT DE CETTE COMMISSION; CONCLUSIONS ERRONÉES QU'IL RENFERME.

CHAPITRE VI.

TARIF DU 17 AOUT 1841 (AUJOURD'HUI EN VIGUEUR). — MOTIFS SUR LESQUELS FURENT ÉTABLIES LES BASES DE CE TARIF. — APPRÉCIATION ERRONÉE QUI FUT FAITE DES EFFETS RÉALISÉS PAR L'APPLICATION DU TARIF DU 17 AOUT. — PARALLÈLES ENTRE LES RÉSULTATS DONNÉS PAR CE TARIF ET CEUX OBTENUS PAR LES TARIFS DU 10 AVRIL 1841 ET DU 5 FÉVRIER 1839.

CHAPITRE VII.

DE L'INFLUENCE DES TARIFS SUR LES PÉRIODES DIVERSES DE L'ANNÉE.—CALCUL DES RÉSULTATS QU'ON EUT OBTENUS EN 1845, SOUS L'APPLICATION DU TARIF DE 1838.

CHAPITRE VIII.

DE L'ABAISSEMENT DES PRIX DE TRANPORT DES VOYAGEURS. — CONSIDÉRATIONS RELATIVES AUX EXPÉRIENCES FAITES EN BELGIQUE ET A L'ÉTRANGER, SUR LA MISE EN VIGUEUR DES TARIFS RÉDUITS.

CHAPITRE IX.

PROPOSITION D'INTRODUIRE UNE RÉDUCTION UNIFORME DE 20 P. °/₀ DANS LES PRIX ACTUELS. — EXAMEN DES CONSÉQUENCES QUI RÉSULTERAIENT, TANT EN RECETTES QU'EN DÉPENSES, DE L'APPLICATION DE CETTE MESURE DE RÉDUCTION. — PROPOSITION DE CRÉER UNE NOUVELLE CLASSE DE PLACES DITES *BERLINES*.

CHAPITRE X.

RÉSUMÉ ET CONCLUSION.

CHAPITRE PREMIER.

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES.

Nos chemins de fer ont déterminé, entre les localités qu'ils relient, une circulation telle, qu'on n'eût jamais osé l'espérer à l'époque où les premières sections de ce mode de communication furent décrétées.

Cette circulation que chaque ligne nouvelle vient, tant par son action propre que par sa réaction sur les autres lignes, développer de plus en plus, a atteint déjà, dans le cours de l'année 1845, un chiffre presqu'égal à celui de la population du royaume, alors cependant que le réseau exploité ne comprenait encore qu'une étendue de 112 lieues.

Lorsque l'on compare le nombre de voyageurs que transportaient jadis les messageries, avec le nombre de ceux qui parcourent nos railways dans toutes les directions, on reste confondu de l'énorme disproportion qui existe entre les mouvements d'alors et ceux d'aujourd'hui.

Or cette quantité si considérable de relations nouvelles, créées par les chemins de fer, à quoi faut-il l'attribuer? A deux causes seulement : à la rapidité de la marche, qui a rapproché les distances séparant les localités diverses; et au bas prix des transports qui les a mis, en quelque sorte, à la portée de toutes les conditions.

Aussi voit-on, dans les statistiques du mouvement, que plus les distances sont courtes et les prix faibles, plus aussi la circulation est grande.

Abréger la durée du voyage et *réduire les tarifs* sont donc les deux grands moyens d'accroître les mouvements.

Quant au premier de ces moyens, il n'est pas toujours praticable; en effet, on

ne peut diminuer la durée du voyage que de deux manières : soit en accélérant la vitesse des convois, ce qui ne pourrait se faire que dans certaines limites ; soit, en second lieu, en rattachant les localités entr'elles par des chemins de fer plus directs que ceux existants, ce qui n'est guère possible que dans certains cas spéciaux.

Mais en ce qui concerne des modérations de prix, le moyen est toujours applicable et peut être varié à l'infini, soit par des réductions portant uniformément sur l'ensemble des tarifs, soit en y introduisant, pour les diverses classes de voitures, des taux proportionnels différents de ceux adoptés.

En abaissant nos tarifs on peut être certain à l'avance qu'on augmenterait la circulation actuelle ; mais comme, d'un autre côté, les péages diminueraient, il reste à savoir quelles seraient, en définitive, les conséquences de cette mesure sur les produits qu'on réalise dans le système en vigueur.

Les résultats à considérer sont, en effet, de deux espèces : d'une part, les mouvements et, de l'autre, les recettes.

Dans un système donné de lignes en exploitation, telles que celles dont se compose notre réseau national, chaque tarif différent qu'on adoptera, déterminera un mouvement spécial m et un certain revenu p.

Ces quantités m et p sont, disons-nous, variables pour chaque tarif : leur produit $m \times p$ est donc susceptible d'un *maximum* et d'un *minimum*.

Dès lors la recherche de ces limites, du moins de la limite supérieure, forme l'objet d'un problème de la plus haute importance pour le pays et bien digne, à tous égards, de fixer l'attention du Gouvernement.

On comprend qu'un même revenu net puisse se réaliser par l'application de tarifs différents. Lorsqu'il s'agit d'un chemin concédé, il est très naturel que les actionnaires choisissent, parmi les tarifs divers, celui qui, pour un produit égal, exige *le moindre transport ;* mais, bien au contraire, pour les chemins de fer que l'État exploite, la question est de trouver les bases les plus convenables à appliquer à chaque classe de voiture, pour qu'on obtienne, tout à la fois, pour le même revenu, que nous supposons un maximum, *la plus grande circulation possible.*

Ce problème ne peut, on le conçoit, être traité *à priori :* l'expérience seule doit en donner la solution. De plus, cette expérience doit être multiple, et cela en raison de la multiplicité même des inconnues du problème.

En effet, pour que cette expérience fût complète, elle devrait d'abord porter sur une réduction uniforme des tarifs, afin qu'on pût reconnaître l'influence du prix moyen sur la circulation et sur les recettes pendant chaque période de l'année ; et ensuite, elle devrait s'exercer sur la proportion du taux qu'il est nécessaire

d'assigner à chaque classe de voiture, pour atteindre, tout à la fois, le plus grand mouvement possible avec le *maximum* des recettes.

On dira peut-être que la question des tarifs n'est plus neuve en Belgique; que la plupart des Ministres qui se sont succédé au Département des Travaux Publics, se sont occupés de cet objet; que des systèmes différents ayant été appliqués, leurs résultats ont été soumis à l'investigation d'une commission spéciale et que c'est, enfin, à la suite des rapports de cette commission, qu'on a arrêté les bases d'après lesquelles sont réglés les tarifs aujourd'hui en vigueur.

Tout cela est vrai; mais les données sur lesquelles on s'est appuyé, pour se former l'opinion qu'on a émise, ont-elles été convenablement étudiées? La commission des tarifs a-t-elle, entre autres, tenu compte de tous les faits anciens et nouveaux qui devaient la guider dans ses appréciations? Cette commission a-t-elle, en un mot, justifié les conclusions et propositions qu'elle a formulées? Telles sont les questions qu'on est en droit de se faire et, pour notre part, nous n'hésitons pas à y répondre d'une manière négative.

A cet égard, la conviction qui nous anime est née de l'examen auquel nous nous sommes livré, des résultats obtenus et des circonstances qui se sont produites, pendant les époques de l'application des différents tarifs qui ont été, successivement, mis en usage.

Exposer ces résultats et ces circonstances et, de l'expérience acquise, déduire divers principes d'utilité pratique, tel est l'objet du présent travail.

CHAPITRE II.

DES TARIFS EMPLOYÉS DEPUIS MAI 1835 JUSQU'EN FÉVRIER 1839. — PARALLÈLE ENTRE LES RÉSULTATS OBTENUS SOUS LE RÉGIME DE CES TARIFS ET CEUX OBTENUS SOUS LE RÉGIME DU TARIF ACTUEL.

Lorsque, en 1834, on décréta l'établissement en Belgique d'un réseau de chemins de fer, on voulut que ce nouveau mode de transport fût exploité de manière à être surtout à la portée des masses : aussi le premier tarif, dû à M. De Theux, fut-il dressé dans un système très libéral.

Les bases générales de ce système, sauf quelques légères différences, restèrent en vigueur du 5 mai 1835 au 20 février 1839 : elles comportaient des prix qui variaient, suivant les différentes sections, dans les limites suivantes, savoir (¹) :

Pour les diligences . . .	de 30 à 40	centimes par lieue de	5 kilomètres ;
Pour les chars-à-bancs. .	de 16 à 25	id.	id.
Pour les waggons . . .	de 12 à 15	id.	id.

Dans le dernier tarif de cette espèce, qui fut arrêté le 31 juillet 1838, les prix moyens, calculés en raison des mouvements totaux effectués, se réduisaient à ceux-ci :

Pour les diligences.	$32\frac{8}{10}$	centimes	par lieue ;
Pour les chars-à-bancs	$22\frac{1}{10}$	id.	id.
Pour les waggons	$13\frac{3}{10}$	id.	id.

Le tarif de cette première période fut le plus bas de tous ceux qui ont, jusqu'ici, été appliqués à nos railways (²). Ce fut aussi celui sous l'empire duquel les

---

(¹) Nous ne parlons pas ici des berlines dont l'emploi fut supprimé à la fin de 1838 : leur prix fut établi, à partir de 1836, à des taux variant, pour les diverses sections, entre 35 et 45 centimes par lieue.

(²) Nous verrons plus loin que les prix moyens actuels sont respectivement de 35, 27 et $16\frac{7}{10}$ centimes par lieue.

mouvements de voyageurs prirent, relativement, la plus grande extension, ainsi qu'on peut en juger par la comparaison des résultats obtenus pendant les exercices suivants, et, notamment, pendant celui de 1845 ([1]).

Du 5 mai 1835 au 6 mai 1836, c'est-à-dire dans l'espace d'une année, on n'exploita que la ligne de Bruxelles à Malines, qui présentait trois stations, celles de Bruxelles, de Vilvorde et de Malines. Or, cette première année d'exploitation

fournit un nombre total de ([2]).	563,201	voyageurs;
tandis que, en 1845, l'exercice entier n'a fourni, pour les mouvements réciproques entre les trois stations précitées, que.	282,414	id.
Soit une différence de. . . .	280,787	id.

ou d'environ la moitié.

On dira, avec raison, que ces mouvements ne doivent pas être pris pour point de comparaison, attendu qu'en 1835 le chemin de fer offrait, à un très grand nombre de personnes, l'attrait de la nouveauté et que, de plus, des voyageurs entre Bruxelles et Anvers se servaient du chemin de fer pour la partie comprise entre Bruxelles et Malines, et des messageries ordinaires, pour la partie comprise entre Malines et Anvers.

Passons donc aux mouvements de 1836, à partir du moment où fut ouverte la section de Malines à Anvers, c'est-à-dire, comparons les résultats qu'on obtint pendant les huit derniers mois de 1836, avec ceux qui s'effectuèrent pendant la même période de 1845.

Les stations qu'on a ici à considérer, dans leurs relations réciproques, sont celles, au nombre de 6, de la ligne de Bruxelles à Anvers; les trois stations nouvelles étant celles de Duffel, Vieux-Dieu et Anvers ([3]).

([1]) J'ai pris, pour terme de comparaison, l'exercice 1845, parce que, pour effectuer les études diverses auxquelles, depuis lors, je me suis livré, j'en ai recueilli la statistique des voyageurs, détaillée, par résultats mensuels, de station à station et complétée par les calculs des parcours totaux ou des quantités de *voyageurs-kilomètres*. Il est à remarquer, d'ailleurs, que l'exercice 1845 peut, en quelque sorte, être considéré comme une année normale, sous le rapport des mouvements de voyageurs, en ce sens que, pendant tout le cours de ladite année, non-seulement notre réseau national, mais encore les railways français et rhénan, qui en sont le prolongement, n'ont subi aucune modification dans leur étendue.

([2]) *Voir* le compte-rendu publié par le Département des Travaux Publics, le 12 avril 1843, tableaux X^1 et X^2.

([3]) Dans les premiers exercices la station de Contich n'existait pas encore.

En 1836, ces relations fournirent, pendant les 8 derniers mois, un nombre de (¹).	729,545	voyageurs ;
tandis que les mêmes stations ne donnèrent, dans leurs mouvements réciproques, pendant les 8 mois correspondants de 1845, que	436,057	id.
Différence	293,488	voyageurs.

Quant aux recettes, elles furent, pour les 8 mois de 1836, de	734,736	francs ;
tandis que, pendant les mois correspondants de 1845, elles ne s'élevèrent qu'à	569,065	id.
Différence	165,671	francs.

De sorte que, sous l'empire du tarif de 1836, on obtint, sur l'année de 1845, une différence en plus de 67 p. °/₀ dans le nombre de voyageurs et de 29 p. °/₀ dans le montant des recettes.

Il y a cependant deux objections à élever contre cette comparaison : la première c'est que, pendant l'année 1836, bien entendu dans la bonne saison, il y avait encore un assez grand nombre de personnes qui circulaient sur le chemin de fer entre Bruxelles, Vilvorde, Malines et Anvers, sans autre but que celui de faire le voyage par partie de plaisir, tandis qu'il n'en était plus de même en 1845. La seconde objection c'est que la grande route d'Anvers vers Louvain, Tirlemont, Liége, etc., passant par Malines, un certain nombre de voyageurs d'Anvers pour les villes diverses de la ligne de l'Est, se servaient du chemin de fer depuis Anvers jusqu'à Malines où ils prenaient la voiture des messageries.

D'après cela les proportions que nous avons trouvées ci-dessus sont nécessairement trop fortes et ne peuvent, dès lors, être prises pour règle.

En 1837 on ouvrit, d'abord, le 2 janvier, la section de Malines à Termonde et, ensuite, du 10 au 28 septembre, les sections de Malines à Louvain, de Louvain à Tirlemont et de Termonde à Gand ; de sorte que, pendant les huit premiers mois, le réseau exploité s'étendit seulement de Bruxelles à Anvers et Termonde : il comprenait ainsi neuf stations, les trois stations nouvelles étant Capelle, Malderen et Termonde (²).

(¹) *Voir* le compte-rendu publié le 12 avril 1843, tableau n° X¹, relatif à l'exercice 1836.
(²) Dans les exercices 1836 à 1838, il n'y avait pas de station à Londerzeel.

Les relations réciproques qui s'établirent entre lesdites stations, donnèrent pendant ces huit mois de 1837 (¹) :

	Mouvements.		Recettes.	
	760,294	voyageurs	733,183	francs,
tandis qu'elles ne donnèrent, dans les huit mois correspondants de 1845, que . .	451,695	id.	577,162	id.
Différences. . . .	308,599	id.	156,021	francs,

ce qui, par rapport à 1845, constitue une différence de 68 p. °/₀ en mouvements et de 27 p. °/₀ en recettes.

Il est vrai que, pendant les huit premiers mois de 1837, les stations de Termonde et de Malines n'étaient pas dans les mêmes conditions d'action propre que pendant l'année 1845; en effet, durant cette période de 1837, d'une part la station de Termonde, comme point extrême du réseau, était le lieu d'affluent d'une partie des Flandres vers Malines, Bruxelles et Anvers; et, d'autre part, la station de Malines était, comme nous l'avons dit plus haut, un lieu de passage pour la communication entre Anvers et les localités que dessert maintenant la ligne de l'Est.

Par ces deux motifs on ne peut donc admettre comme normales les différences signalées ci-dessus. Aussi nous ne les mentionnons que pour mémoire, car c'est seulement dans les périodes qui suivirent le mois de septembre 1837, que nous pouvons trouver des parallèles complets, c'est-à-dire comparer des résultats qui soient dégagés de toute influence non appréciable.

Ainsi que nous l'avons dit tout à l'heure, on ouvrit, en septembre 1837, la ligne de l'Ouest jusqu'à Gand et celle de l'Est jusqu'à Tirlemont, et le réseau exploité resta le même jusqu'au mois d'avril suivant. Ce réseau comprenait alors 16 stations dont 9 ont déjà été indiquées; les 7 autres étaient les suivantes : Audeghem, Wetteren, Gand, Haecht, Louvain, Vertryck et Tirlemont (²); de sorte que, du 1er octobre 1837 au 31 mars 1838, le chemin de fer desservit 8 villes et 8 stations intermédiaires.

Pendant ces 6 mois les 16 stations fournirent entr'elles.	731,739	voyageurs;
tandis que, pendant les 6 mois correspondants de 1845, les mouvements réciproques de ces mêmes stations ne comportèrent que	502,163	id.
Différence . . .	229,576	voyageurs.

(¹) *Voir* le compte-rendu publié le 12 avril 1843, tableau n° X³, relatif à l'exercice 1837.

(²) Dans les exercices 1837 et 1838, aucune des trois haltes de Wichelen, de Melle ni de Wespelaer n'était encore établie.

Les recettes relatives à ces mouvements s'élevèrent :

Pour les 6 mois de 1837-1838, à	851,670 francs;
Et pour ceux de 1845, à	758,256 id.
Différence . . .	93,414 francs.

Mais les stations de Gand et de Tirlemont, situées aux extrémités du réseau exploité pendant les 6 mois du 1er octobre 1837 au 31 mars 1838, recevaient alors des affluents de l'Ouest et de l'Est qui ne s'y portèrent plus en 1845. Aussi, pour comparer entr'eux, d'une manière rationnelle, les résultats des deux époques, il faudrait ne prendre que les relations réciproques qui s'effectuèrent entre les différentes stations du réseau, moins celles de Gand et de Tirlemont.

Or, pendant les 6 mois de 1837-1838, ces deux stations, considérées tant comme points de départ que comme points de destination, donnèrent lieu à un mouvement de 204,938 voyageurs qui produisirent une recette de 334,962 fr. De sorte que les relations réciproques des 14 autres stations comportèrent 1° en mouvements 731,739—204,938 ou 526,801 voyageurs, et 2° en recettes 851,670 fr. — 334,962 ou 516,708 fr.

Pendant la période correspondante de 1845, ces 14 stations fournirent entre elles 383,957 voyageurs et 498,587 fr. de recettes, ce qui nous conduit au parallèle suivant :

	Mouvements.		Recettes.	
Pendant les deux trimestres compris du 1er octobre 1837 au 31 mars 1838 .	526,801	voyageurs	516,708	francs.
Pendant les trimestres correspondants de 1845	383,957	id.	498,587	id.
Différences . . .	142,844	voyageurs et	18,121	id.

ce qui constitue, par rapport à l'exercice 1845, un excédant de 37 p. % en mouvements et de 3 $\frac{2}{3}$ p. % en recettes.

Ces résultats pour 6 mois se décomposent comme suit, pour chacun des deux trimestres, savoir :

Pour le 4e trimestre de 1837 . . .	298,301	voyageurs	285,438	francs.
Id. 1845 . . .	211,326	id.	272,318	id.
Différences totales	86,975	voyageurs et	13,120	id.
Id. proportionnelles, par rapport à 1845,	41 p. %	et	5 p. %.	
Pour le 1er trimestre de 1838 . . .	228,500	voyageurs et	231,270	francs.
Id. 1845 . . .	172,631	id.	226,269	id.
Différences totales.	55,869	voyageurs et	5,001	id.
Id. proportionnelles, par rapport à 1845,	32 p. %	et	2 p. %.	

Les augmentations de recettes que nous trouvons ici sont à peu près nulles, mais il est à remarquer que l'action des bas prix de transport sur la quotité relative des mouvements de voyageurs ne s'exerce pas avec la même intensité dans la mauvaise saison que dans la bonne. Nous nous occuperons, ultérieurement, d'une manière spéciale de cet objet, mais nous allons voir, dès à présent, que les effets que produisent des tarifs peu élevés sont bien plus favorables dans les mois d'été que dans ceux d'hiver.

Le 2 avril 1838 s'ouvrit la section de Tirlemont à Ans et le réseau exploité resta le même pendant les 4 mois d'avril, mai, juin et juillet. Il comprenait alors 20 stations, les 4 nouvelles étant celles de Landen, Waremme, Fexhe et Ans.

Pendant ces 4 mois ledit réseau donna 787,205 voyageurs, qui produisirent 1.022,934 fr. Mais, comme nous l'avons déjà fait reconnaître, nous devons exclure du parallèle les stations *extrêmes* de Gand et d'Ans, à cause des affluents que ces stations recevaient, par exception, en 1838. Or ces deux stations, considérées tant comme points de départ que comme points de destination, ont, dans les 4 mois dont il s'agit, donné lieu à un mouvement de 211,208 voyageurs et à une recette relative de 444,432 fr.; d'où il suit que les relations réciproques des 18 autres stations ont comporté, pendant les 4 mois précités de 1838 : 1° en mouvements 787,205 — 211,208 ou 575,997 voyageurs; et 2° en recettes, 1,022,934 fr. — 444.432 fr. ou 578,502 fr.

Pendant la période correspondante de 1845, les 18 stations dont il s'agit ont donné entr'elles un mouvement de 361,207 voyageurs et un produit relatif de 481.594 fr., ce qui nous présente le parallèle suivant :

	Mouvements.		Recettes.	
Pendant les 4 mois d'avril, mai, juin et juillet 1838.	575,997	voyageurs	578,502	francs.
Pendant les 4 mois correspondants de 1845.	361,207	id.	481,594	id.
Différences.	214,790	voyageurs et	96,908	id.
Soit, par rapport à 1845, des excédants d'environ.	59 p. %	et de	20 p. %	

Nous ne nous occuperons pas ici des résultats du mois d'août 1838, non-seulement parce que l'on ouvrit, dans le courant dudit mois, les sections de Gand à Bruges et de Bruges à Ostende, mais encore parce que les fêtes du jubilé de Malines, qui eurent lieu à cette époque, déterminèrent des mouvements tout à fait exceptionnels.

Mais depuis le 1er septembre jusqu'à la fin de l'exercice 1838, le réseau exploité n'éprouva plus aucun changement. Ce réseau qui s'étendait de Bruxelles à Anvers

et d'Ans à Ostende, desservait alors 26 stations, les 6 stations nouvelles étant celles de Landeghem, Aeltre, Bloemendaele, Bruges, Jabbeke et Ostende ([1]).

Pendant ces 4 derniers mois de 1838, ledit réseau donna 777,502 voyageurs, qui produisirent une somme de 1,105,922 fr. Mais il faut déduire de ces résultats d'abord ceux dus à la station extrême d'Ans, qui était le lieu d'affluent de Liége, Verviers, etc., et, ensuite, ceux dus à la station d'Ostende, attendu que, en 1838, la ville d'Ostende ne présentait pas, à beaucoup près, l'importance qu'elle avait acquise en 1845. Ainsi, pour ne citer qu'un seul fait, dans les 4 derniers mois de 1838, le mouvement d'Ostende sur Bruxelles n'a été que de 1,828 voyageurs, tandis que, dans la période correspondante de 1845, ce mouvement a été, nonobstant des prix plus élevés, de 3,177 voyageurs. Nous devons donc exclure du parallèle que nous avons à faire, les deux stations d'Ostende et d'Ans qui, pendant les 4 mois de 1838, ont donné ensemble, pour départs et retours, un nombre de 128,338 voyageurs et une recette relative de 324,368 fr. ; dès lors les relations dues aux 24 autres stations du réseau ont donné 1° en mouvements, 777,502 — 128,338 ou 649,164 voyageurs, et 2° en recettes, 1,105,922 fr. — 324,368 fr. ou 781,554 fr.

Pendant les 4 mois correspondants de 1845, ces mêmes stations ont donné, pour leurs relations réciproques, 484,388 voyageurs et une recette relative de 749,846 fr., ce qui nous conduit au parallèle suivant :

	Mouvements.	Recettes.
Pour les 4 mois de septembre, octobre, novembre et décembre 1838	649,164 voyageurs	781,554 francs.
Pour les 4 mois correspondants de 1845.	484,388 id.	749,846 id.
Différences. . . .	164,776 voyageurs et	31,708 francs,
soit, par rapport à 1845, des excédants de	34.02 p. °/°	et 4.23 p. °/°.

Réunissant les divers chiffres que nous avons trouvés ci-dessus, dans les comparaisons faites entre les résultats correspondants de 1838 et de 1845, nous pourrons en former le tableau suivant :

PÉRIODES.	NOMBRE de STATIONS mises en rapport.	RÉSULTATS obtenus en 1838.		RÉSULTATS obtenus en 1845.		DIFFÉRENCES TOTALES entre les résultats de 1838 et ceux de 1845.		DIFFÉRENCES PROPORTIONNELLES par rapport aux résultats obtenus en 1845.	
		Mouvements.	Recettes.	Mouvements.	Recettes.	Mouvements.	Recettes.	Mouvements.	Recettes.
		Voyag.	Francs.	Voyag.	Francs.	Voyag.	Francs.	Voyag.	Francs.
Janvier, fevrier et mars.	14	228,500	231,270	172,631	226,269	55,869	5,001	32.36 p. °/°	2.21 p. °/°
Avril, mai, juin et juillet.	18	575,997	578,502	361,207	481,594	214,790	96,908	59.46 p. °/°	20.12 p. °/°
Septembre, octobre, novembre et décembre.	24	649,164	781,554	484,388	749,846	164,776	31,708	34.02 p. °/°	4.23 p. °/°
Ensemble, pour les 11 mois . . .	. . . . . .	V. 1,453,661	F. 1,591,326	V. 1,018,226	F. 1,457,709	V. 435,435	F. 133,617	42.76 p. °/°	9.17 p. °/°

([1]) Les haltes de Hansbeke et de Plasschendaele ne furent établies que postérieurement.

Remarquons que, dans ce parallèle, nous n'avons pas tenu compte des résultats du mois d'août, l'un des plus favorables de l'année et que, par conséquent, les proportions d'augmentation en mouvements et en recettes, indiquées dans le tableau ci-dessus, ne représentent pas la mesure totale des excédants obtenus pour l'année 1838 en entier.

En résumé, les faits que nous venons de poser établissent donc, de la manière la plus évidente, que les premiers tarifs mis en vigueur pendant les années 1835, 1836, 1837 et 1838, ont créé, *entre les mêmes stations*, une circulation beaucoup plus considérable et, en même temps, des recettes plus fortes que celles obtenues sous le régime du tarif actuel, qui remonte au mois d'août 1841. Et pourtant il est à observer que, en 1845, il existait dans les relations des lignes du Nord, de l'Ouest et de l'Est, des mouvements spéciaux provenant de la réaction de la ligne du Midi, dont aucune section n'était construite en 1838; de manière que l'avantage signalé en faveur du premier tarif est encore plus grand, en réalité, que celui que nous avons trouvé en comparant les mouvements de cette époque avec ceux de 1845.

CHAPITRE III.

TARIF DU 3 FÉVRIER 1839. — MOTIFS QUI FIRENT DÉCRÉTER CE TARIF. — EFFETS FACHEUX QUI RESULTÈRENT DE SON APPLICATION. — PARALLÈLES DIVERS ENTRE LES RÉSULTATS OBTENUS SOUS LE RÉGIME DE CE TARIF ET SOUS CELUI DU TARIF DE 1838.

En envisageant, dans leur ensemble, les transports de voyageurs fournis par les premiers exercices, on doit reconnaître qu'ils étaient très favorables, puisque, dès 1838, le mouvement annuel s'était déjà élevé à plus de 2 millions de voyageurs, qui avaient produit environ 3 millions de francs, et cela pour un réseau dont l'étendue moyenne n'avait été, pendant ladite année, que de 40 $\frac{1}{2}$ lieues.

Il semblerait, d'après cela, que, satisfait des résultats obtenus par l'application des premiers tarifs, l'on dût persévérer dans ce régime de bas prix de transport : il n'en fut pourtant rien ; car, dès le commencement de 1839, on s'imagina que l'on était entré, à cet égard, dans un système très onéreux pour l'État et qu'il fallait se hâter d'en sortir, en relevant les prix.

Voici, pensons-nous, les faits qui donnèrent lieu à une semblable opinion.

Le service des marchandises, qui commença en 1838, n'ayant fourni, pendant cet exercice, qu'une somme de 38 mille francs, tandis que les voyageurs avaient produit près de 3 millions de francs, on crut que, en Belgique, les railways ne devaient, pour ainsi dire, être considérés que comme des *chemins de voyageurs* et que les recettes à créer par les transports de cette catégorie devaient, presqu'à elles seules, faire face tout à la fois et aux intérêts du capital d'établissement et aux frais d'exploitation.

C'était là une erreur des plus graves, car on a vu, depuis lors, les mouvements de marchandises s'accroître considérablement d'année en année, au point que, aujourd'hui déjà, les produits des voyageurs ne comportent plus même la moitié des recettes totales et que tout indique que la proportion des revenus que procurent les marchandises est loin encore d'être arrivée à sa dernière limite.

Partant cependant de ce principe que les voyageurs devaient, en quelque sorte, payer la nouvelle route (principe faux sous tous les rapports possibles), on s'effraya des résultats qu'on avait obtenus et qui semblaient compromettre singulièrement l'avenir financier du nouveau mode de communication.

En effet, l'exercice 1838 n'avait produit, par lieue moyenne d'étendue du réseau exploité, qu'une somme de 76,489 fr., dont 4,000 pour bagages et marchandises et 72,489 pour voyageurs [1].

Certes, ce produit, diminué du montant des frais d'exploitation, ne présentait, par suite de l'insignifiance des mouvements de marchandises, qu'un bien minime intérêt du capital employé à l'exécution de la route et à l'achat du matériel; mais il est à remarquer que, comme recette de voyageurs, prise isolément, celle obtenue était fort satisfaisante, car le revenu annuel de cette catégorie de transports ne s'élève plus maintenant qu'à une somme d'environ 57 mille francs par lieue *exploitée*.

Lorsque, en 1838, on compara les produits fournis par les railways étrangers, avec ceux donnés par les chemins de fer de Belgique, pays où se rencontraient cependant tant d'éléments de prospérité, on fut, comme nous l'avons dit, effrayé des résultats auxquels nous étions arrivés et on crut devoir les attribuer à cette circonstance que, chez nous, les tarifs, qui étaient de beaucoup inférieurs à ceux adoptés dans d'autres contrées, se trouvaient, en réalité, établis sur des bases beaucoup trop faibles. On supposa donc que les mouvements de voyageurs qui s'effectuaient sur les chemins de fer, étaient dus exclusivement à la rapidité des transports; que la circulation qui s'était manifestée, était désormais chose acquise et qu'ainsi, en élevant les prix du tarif, on augmenterait, dans une proportion analogue, le montant des recettes.

Telle fut, sans aucun doute, la pensée qui anima le Gouvernement lorsque M. Nothomb, Ministre des Travaux Publics, contre-signa, sous la date du 3 février 1839, un arrêté royal qui élevait le tarif des voyageurs à des taux bien supérieurs à ce qu'ils avaient été jusque-là. En effet, d'après cet arrêté du 3 février 1839, qui fut mis en vigueur à partir du 21 du même mois, les prix qui, ainsi que nous l'avons dit, avaient été établis antérieurement, savoir [2] :

de 30 à 40	centimes par lieue	pour les diligences,
de 16 à 25	id.	pour les chars-à-bancs,
de 12 à 15	id.	pour les waggons,

furent fixés comme suit :

---

(1) Voici quelles furent les recettes que produisit l'exercice 1838, pour une exploitation d'une étendue moyenne de 40 $\frac{1}{2}$ lieues.

Voyageurs ordinaires. . . . fr.	2,890,569;	soit par lieue moyenne fr.	71,372	fr. 72,489
Id. extraordinaires . .	45,249;	id. id.	1,117	
Bagages	103,421;	id. id.	2,554	4,000
Marchandises	58,594;	id. id.	1,446	
Recette totale. . . . fr.	3,097,833;	soit par lieue moyenne		fr. 76.489

(2) *Voir*, dans le compte-rendu publié le 4 février 1841, le tableau n° XI.

de 33 à 50 centimes par lieue pour les diligences,
de 21 à 31 id. pour les chars-à-bancs.
de 17 à 25 id. pour les waggons.

A partir du mois de juillet 1839, l'on introduisit, dans les tarifs, une 2e classe de waggons. Cette disposition revenait à dire que, pour certains convois seulement, qu'on pouvait appeler *convois de 2e classe,* les waggons se payaient au prix fixe de 35 centimes pour les trajets entre deux stations voisines, à la distance d'environ 2 lieues.

On mit ainsi, en 1839, trois systèmes différents en vigueur ; mais si l'on prend les *prix moyens* d'après les mouvements effectués en 1840, sous le régime d'un seul et même tarif, on trouve, entre le tarif décrété en 1839 et celui de 1838, le parallèle suivant :

	PRIX MOYEN PAR LIEUE DE PARCOURS.			
	DILIGENCE.	CH.-A-BANC.	WAGGON.	EN MOYENNE
	Centimes.	Centimes.	Centimes.	Centimes.
Tarif de 1838.	32.8	22.1	13.3	18.1
Tarif du 3 février 1839	37.4	25.0	17.6	22.9
Augmentation de prix, par lieue de parcours. .	4.6	2.9	4.3	4.8
Augmentation proportionnelle des prix	14 °/o	$13\frac{1}{8}$ °/o	$32\frac{1}{3}$ °/o	$26\frac{1}{2}$ °/o

Les effets défavorables du nouveau tarif ne tardèrent pas à se manifester, car, comme le fit observer le Ministre des Travaux Publics, M. Rogier, à la page 21 du compte-rendu adressé aux Chambres Législatives le 4 février 1841, « la » 3e dizaine de février, qui avait présenté, dans chaque exercice antérieur, un » mouvement plus considérable que les dizaines précédentes du même mois, » produisit, en 1839, 23 mille voyageurs de moins et 20 mille francs de moins » en recette. »

A partir de cette 3e dizaine de février, la circulation diminua d'une manière extrêmement sensible.

Ainsi, tandis que le mois de janvier 1839, régi par le premier tarif, avait donné

136,443 voyageurs ([1]), le mois de mars, sous l'empire du tarif du 3 février 1839, n'en donna que 103,732, soit une différence *en moins* de $\frac{1}{4}$, tandis que, eu égard aux saisons, c'est une différence *en plus* que le mois de mars aurait dû donner, par rapport au mois de janvier.

Cette diminution dans les mouvements, au mois de mars 1839, se manifeste mieux encore peut-être, si on compare ces derniers résultats à ceux du même mois de l'année précédente. En effet, le mois de mars 1838, pour un réseau de 28 $\frac{1}{2}$ lieues d'étendue, avait donné. . . . . 136,825 voyageurs,
tandis que le mois de mars 1839, pour un réseau de
51 $\frac{1}{2}$ lieues d'étendue, n'en fournit que 103,732;
de manière que, nonobstant l'adjonction de 23 lieues de chemin de fer, on vit, en mars 1839, la circulation diminuer de plus de 33 mille voyageurs, par rapport au même mois de 1838.

Cette diminution continua à se manifester dans les mois suivants, si bien que, en somme, les dix derniers mois de l'année, qui, en 1838, avaient fourni 2,003,910 voyageurs, n'en donnèrent, en 1839, que 1,652,039, bien qu'on eût, dans le cours de cette année 1839, livré trois sections nouvelles à l'exploitation.

Revenons maintenant à l'examen des résultats obtenus pendant le mois de mars 1839, immédiatement après la mise en vigueur du tarif de M. Nothomb.

Pour cela, remarquons d'abord un fait : c'est que, dans le mois de mars de chacun des exercices successifs, l'on a exploité exactement les mêmes parties du réseau, que dans le mois de janvier correspondant, c'est-à-dire que ce n'est jamais entre janvier et mars qu'on a livré de nouvelles sections à la circulation.

D'autre part, dans le mois de mars de chaque année, les conditions d'exploitation, tant sous le rapport de l'emploi des voitures que sous celui des prix de transport, sont restées les mêmes que pour le mois de janvier, à l'exception cependant de l'exercice 1839, puisque les tarifs appliqués cette année-là en mars, n'étaient plus les mêmes que ceux en vigueur au mois de janvier.

Dès lors nous pouvons calculer, d'après les résultats des divers exercices, le rapport moyen qui, à égalité de tarif, existe, tant en mouvements qu'en recettes, entre le mois de mars et le mois de janvier et comparer ensuite ce rapport à celui qu'on a obtenu en 1839, à la suite du changement de tarif.

Pour rendre cette opération aussi complète que possible, nous mettrons en

---

([1]) *Voir*, dans le compte-rendu publié le 12 avril 1843, le tableau n° X^5, relatif à l'exercice 1839.

parallèle les mouvements et recettes des mois de janvier et de mars pour chacun des exercices compris depuis 1836 jusqu'à 1842, puisque c'est dans cette période de 7 années, que les différents tarifs qui ont été décrétés jusqu'ici, ont été mis en vigueur.

Ce parallèle forme l'objet du tableau suivant (¹):

Exercice................ **Longueur exploitée**......	**1836** — 20 KILOM.	**1837** — 70 KILOM.	**1838** — 143 KILOM.	**1839** — 257 KILOM.	**1840** — 310 KILOM.	**1841** — 330 KILOM.	**1842** — 375 KILOM.	SOMME pour les divers EXERCICES moins celui de 1839.
	Voyageurs.							
Mouvements { Janvier..	28,709	56,713	86,315	136,443	113,711	122,331	157,828	565.607
Mouvements { Mars....	34.707	67,150	136,825	103.732	135,611	176,777	203,247	754.317
Différence totale en mouvements................	+ 5,998	+ 10,437	+ 50.510	− 32,711	+ 21,900	+ 54,446	+ 45,419	+188,710
Différence proportionnelle, par rapport au mois de janvier...............	+20.89 °/₀	+18.40 °/₀	+58.52 °/₀	−23.97 °/₀	+19.26 °/₀	+44.51 °/₀	+28.78 °/₀	+33.36 °/₀
	Francs,							
Recettes.... { Janvier..	19,288	57,677	107,652	188,971	217.491	206,911	254,669	863,688
Recettes.... { Mars....	22,065	69,067	154.050	195,958	260,517	285,302	329,468	1.120,469
Différence totale en recettes.	+ 2,777	+ 11,390	+ 46,398	+ 6,987	+ 43.026	+ 78,391	+ 74,799	+256,781
Différence proportionnelle, par rapport au mois de janvier...............	+14.40 °/₀	+19.75 °/₀	+43.10 °/₀	+ 3.70 °/₀	+19.78 °/₀	+37.89 °/₀	+29.37 °/₀	+29.73 °/₀

L'examen de ce tableau nous fait voir que, pour des tarifs égaux, le mois de mars présente, en moyenne, sur le mois de janvier, une augmentation de 33.36 p. °/₀ ou de $\frac{1}{3}$ en mouvements et de 29.73 pour °/₀ ou de $\frac{3}{10}$ en recettes, tandis que, en 1839, le mois de mars présente, relativement au mois de janvier, une diminution d'environ 24 p. °/₀ dans le nombre de voyageurs et une augmentation de 3 $\frac{7}{10}$ p. °/₀ seulement dans les recettes.

Ce même tableau atteste encore que, pour des tarifs égaux, le *minimum* de l'augmentation du mois de mars sur les résultats de janvier, a été de 18 $\frac{4}{10}$ p. °/₀ (en 1837) pour les mouvements et de 14 $\frac{4}{10}$ p. °/₀ (en 1836) pour les recettes. Or, en appliquant ces proportions extrêmes à l'exercice 1839, on trouve que le mois de

(¹) *Voir* le compte-rendu publié le 12 avril 1843.

janvier ayant donné 136,443 voyageurs et un produit de 188,971 francs, le mois de mars, pour un tarif égal, aurait dû donner au moins un mouvement de 136,443 × 1,184 ou 161,548 voyageurs et une recette de 188,971 fr. × 1,144 ou de 216,183 francs, tandis que, par suite du changement de tarif, le mois de mars n'a donné que 103,732 voyageurs et une recette relative de 195,958 francs. De sorte que le *minimum* de la diminution a été de 161,548 — 103,732 ou de 57,816 voyageurs et de 216,183 fr. — 195,958 fr. ou de 20,225 francs, correspondant respectivement à 55 p. °/ₒ du mouvement obtenu et à 10 $\frac{1}{3}$ p. °/ₒ du produit réalisé.

Pour pouvoir comparer entr'eux, d'une manière pleine et entière, les effets des tarifs de 1838 et de février 1839, il serait nécessaire d'avoir sous les yeux le relevé des mouvements et recettes obtenus, à l'une et à l'autre époque, entre les mêmes stations et pendant les mêmes mois. Malheureusement les statistiques détaillées des premiers exercices n'existent plus que fort incomplétement; du moins n'a-t-on pu retrouver, malgré toutes les perquisitions qui ont été faites dans les anciennes archives de l'administration, qu'une partie seulement des registres donnant, pour les premiers exercices, les mouvements de voyageurs par stations de départ et de destination.

Cependant les données que fournit la partie aujourd'hui encore existante de ces statistiques détaillées, jointes à celles qu'on trouve soit dans les comptes-rendus annuels, soit dans les publications du *Moniteur,* présentent un ensemble d'éléments tel qu'il est possible d'apprécier et de comparer entr'eux les résultats généraux produits par les tarifs De Theux et Nothomb.

Nous avons déjà dit que, pendant l'année 1839, trois systèmes différents de tarifs ont été, successivement, mis en vigueur. D'autre part, le tarif de M. Nothomb n'a été employé, en 1841, que pendant quatre mois seulement; de sorte que, pour juger de l'effet de ce tarif sur un exercice entier, on ne peut prendre en considération que l'année 1840.

Nous aurons ainsi à comparer les résultats de 1840 avec ceux de 1838, année pendant laquelle les prix, basés sur ceux du tarif De Theux, n'ont pas subi de variation dans tout le cours de l'exercice.

Mais pour comparer entr'eux les résultats donnés par deux exercices différents, on ne doit admettre, dans le parallèle, que les relations réciproques fournies par le même groupe de stations, celles-ci devant, d'ailleurs, s'être trouvé placées dans des conditions égales.

Or il est à remarquer que, jusqu'au mois d'avril 1838, le réseau exploité ne s'étendait, dans l'Ouest, que jusqu'à Gand et, dans l'Est, que jusqu'à Tirlemont; de sorte que ces deux stations extrêmes, qui étaient alors des lieux d'affluents pour l'Ouest et pour l'Est, ne se sont plus trouvées dans les mêmes circonstances en

1840. Les villes de Gand et de Tirlemont ne peuvent donc être comprises dans le parallèle que nous avons en vue ; et, dès lors, nous n'aurons plus à considérer, comme *villes desservies dans les mêmes conditions d'importance propre* en 1838 et en 1840, que celles de Bruxelles, Vilvorde, Malines, Anvers, Termonde et Louvain.

En ce qui concerne l'exercice 1838, nous avons pu nous procurer les registres ou livres de caisse, tenus dans le bureau de chacune de ces 6 villes, registres qui donnent ainsi les expéditions faites journellement pour chaque destination.

Quant à l'exercice 1840, nous avons pu nous procurer des documents semblables pour les bureaux de Vilvorde, Malines, Anvers et Termonde ; mais l'on n'a pu retrouver les registres du bureau de Bruxelles que pour les 6 premiers mois et ceux du bureau de Louvain que pour les 4 derniers mois seulement.

Pour suppléer à ces lacunes, nous avons, à l'égard des stations de Bruxelles et de Louvain, supposé, ce qui est sensiblement vrai, une égalité entière entre les mouvements de voyageurs des départs et ceux des retours ; mais il nous manquait encore les relations entre Bruxelles et Louvain pendant les mois de juillet et d'août 1840, et celles-là nous les avons prises dans les registres de l'exercice 1839, ce qui nous était d'autant mieux permis que les bases des tarifs ont été identiquement les mêmes dans les mois de juillet et août des deux années 1839 et 1840.

Nous avons, de cette manière, complété la statistique des mouvements et produits des voyageurs fournis, mensuellement, par les relations réciproques des 6 villes de Bruxelles, Vilvorde, Malines, Anvers, Termonde et Louvain, pendant chacun des deux exercices 1838 et 1840, c'est-à-dire sous le régime des tarifs De Theux et Nothomb.

Cette statistique des résultats mensuels se résume dans le tableau suivant.

Relations réciproques *entre les 6 villes de Bruxelles, Vilvorde, Malines, Anvers, Termonde et Louvain.*

MOIS.	EXERCICE 1838.										EXERCICE 1840.									
	MOUVEMENTS RÉELLEMENT OBTENUS.					RECETTES EFFECTUÉES.					MOUVEMENTS RÉELLEMENT OBTENUS.					RECETTES EFFECTUÉES.				
	BERLIN.	DILIG.	CH.-A-B.	WAGG.	TOTAUX	BERLINES.	DILIGENC.	CH.-A-B.	WAGGONS.	TOTAUX.	DILIG.	CH.-A-B.	WAGG.[1]	WAGG.[2]	TOTAUX	DILIGENC.	CH.-A-B.	WAGG.[1].	WAGG.[2].	TOTAUX.
					Voyag.					Fr.					Voyag.					Fr.
Janvier	414	8,468	17,442	25,668	51,992	1,188 00	19,111 95	23,485 45	17,487 55	81,272 95	6,776	17,002	14,349	9,720	47,847	19,249 00	27,368 00	16,130 50	7,948 45	70,695 95
Février	488	8,504	14,936	31,703	55,631	1,267 50	19,380 65	20,693 95	23,857 00	64,201 10	7,045	17,656	16,017	9,873	50,591	20,169 00	28,616 25	18,090 25	8,389 95	75,265 45
Mars	621	8,727	18,803	50,909	79,060	1,811 50	20,041 85	26,243 00	37,149 15	85,245 50	6,930	18,314	18,229	11,250	54,723	20,151 25	29,931 25	20,454 00	9,625 75	80,162 25
Avril	646	9,449	19,797	53,281	83,173	1,922 50	22,571 95	27,993 50	39,459 35	91,947 30	7,208	20,649	20,765	15,616	64,238	20,785 00	33,670 75	23,763 50	12,751 40	90,970 65
Mai	686	9,295	21,370	66,868	98,219	2,056 50	21,990 95	30,552 70	49,801 35	104,491 50	8,221	22,626	23,744	15,634	70,225	23,864 25	36,746 00	26,733 50	13,029 70	100,393 45
Juin	652	8,410	28,378	66,636	104,076	1,994 50	19,985 35	40,773 35	50,106 25	112,839 45	7,947	23,242	24,960	18,746	74,895	23,110 50	38,624 50	28,985 75	16,036 75	106,757 50
Juillet	1,634	7,607	36,416	62,920	108,577	4,934 75	17,543 50	51,676 00	46,135 95	120,290 20	9,230	23,963	24,433	19,629	77,275	27,104 75	39,306 25	27,792 50	17,271 40	111,474 90
Août	2,704	14,583	65,278	99,561	182,126	7,111 00	38,754 40	78,713 95	66,595 55	181,174 90	12,222	33,593	32,948	23,981	102,744	37,373 25	59,340 00	40,717 50	22,406 30	159,927 05
Septembre	1,585	9,905	39,088	69,511	120,089	4,642 50	23,339 85	54,304 10	50,674 30	132,960 75	8,433	24,961	26,757	19,030	79,181	24,677 25	41,820 75	30,773 00	16,268 05	113,539 05
Octobre	953	9,592	29,137	49,554	89,235	2,681 25	21,873 90	40,013 65	35,060 05	99,628 85	7,070	18,604	21,974	14,640	62,288	20,465 00	31,007 50	24,706 75	12,586 30	88,765 55
Novembre	569	8,085	22,985	37,647	69,286	1,633 00	18,699 70	31,349 45	25,570 10	77,252 25	5,959	18,135	18,911	11,380	52,385	17,067 75	26,340 75	20,746 75	9,561 35	73,916 60
Décembre	414	8,574	21,903	35,297	66,188	1,202 25	20,170 80	30,560 85	24,026 70	75,960 00	6,365	16,950	13,224	8,094	44,633	18,317 50	27,653 00	14,277 50	6,570 10	66,818 10
Totaux par exercice	11,365	111,199	335,533	649,555	1,107,652	32,445 25	253,464 85	456,361 95	465,013 30	1,207,285 35	93,406	233,715	256,311	177,593	781,025	272,354 50	420,625 00	293,171 50	152,535 50	1,138,686 50

En comparant les totaux des résultats réellement obtenus, on trouve que les relations réciproques des 6 villes dont il s'agit, ont donné, savoir :

En 1838 . . .	1,407,652	voyageurs et une recette relative de fr.	1,207,285
En 1840 . . .	781,025	id. id.	1,138,686
Excédants en 1838	326,627	voyageurs et . . . . fr.	68,599

Mais comme, en 1840, les berlines étaient supprimées, nous devons, pour comparer entr'eux les résultats des deux exercices, supposer que les voitures de cette espèce étaient également supprimées en 1838, auquel cas les voyageurs de cette classe auraient pris les diligences. Dans cette hypothèse les recettes données ci-dessus pour 1838, auraient été réduites d'une somme de 4,634 fr. Dès lors le tableau qui précède se ramène, en résumé, au parallèle suivant, dans lequel nous avons d'ailleurs réuni les waggons des 1re et 2e classe.

Résultats obtenus en 1838 et en 1840, pour les relations réciproques entre les 6 villes de Bruxelles, Vilvorde, Malines, Anvers, Termonde et Louvain, et réduits dans l'hypothèse que les berlines aient été comptées au prix des diligences.

	MOUVEMENTS.				RECETTES.			
	DILIGENC.	CH.-A-B.	WAGGONS.	TOTAUX.	DILIGENC.	CH.-A-B.	WAGGONS.	TOTAUX.
Pour les 12 mois de l'exercice 1838 . . .	122,564	335,533	649,555	Voyag. 1,407,652	281,276	456,362	465,013	Fr. 1,202,651
Id. 1840	93,406	253,715	433,904	781,025	272,354	420,625	445,707	1,138,686
Excédants en 1838 . .	29,158	81,818	215,651	326,627	8,922	35,737	19,306	63,965

Mais deux circonstances particulières, qui se sont produites l'une en août 1838 et l'autre en août 1840, ont déterminé des mouvements tout à fait exceptionnels : ce sont, respectivement, les fêtes de Malines et celles d'Anvers, données, les premières pour le jubilé, les secondes pour l'inauguration de la statue de Rubens et pour l'ouverture solennelle de la station commerciale. On ne peut pas dire, en ce qui concerne les résultats des transports par le chemin de fer, que ces circonstances se balancèrent, car la circulation extraordinaire qui eut lieu, en août 1838, pour les fêtes de Malines, fut bien plus grande encore que celle qui eut lieu en août 1840 pour les fêtes d'Anvers.

Quoi qu'il en soit, pour juger des effets des deux tarifs appliqués, l'un en 1838, l'autre en 1840, il faudrait retrancher, de chacun des deux exercices, le mois

d'août et comparer les résultats pour les 11 autres mois. Ces résultats, si l'on compte les berlines comme diligences, sont ceux ci-après :

Relations réciproques entre les 6 villes de Bruxelles, Vilvorde, Malines, Anvers, Termonde et Louvain.

	MOUVEMENTS.				RECETTES.			
	DILIGENC.	CH.-A-B.	WAGGONS.	TOTAUX.	DILIGENC.	CH.-A-B.	WAGGONS.	TOTAUX.
Résultats du mois d'août 1838.	17,287	65,278	99,561	Voyag. 182,126	34.849	78,714	66,596	Fr. 180,159
Id. 1840	12,222	33,593	56,929	102.744	37.373	59,340	63,214	159,927

Retranchant des résultats de chaque exercice, ceux du mois d'août, on forme le tableau suivant :

Relations réciproques entre les 6 villes de Bruxelles, Vilvorde, Malines, Anvers, Termonde et Louvain, pendant les 11 mois qui constituent l'exercice entier, moins le mois d'août.

	MOUVEMENTS.				RECETTES.			
	DILIGENC.	CH.-A-B.	WAGGONS.	TOTAUX.	DILIGENC.	CH.-A-B.	WAGGONS.	TOTAUX.
Exercice 1838, moins le mois d'août	105,277	270,255	549,994	Voyag. 925,526	246,427	377,648	398,417	Fr. 1,022,492
Id. 1840, moins le mois d'août.	81,184	220,122	376,975	678,281	234,981	361,285	382,493	978,759
Différences totales pour les 11 mois.	24,093	50,133	173,019	247,245	11,446	16,363	15,924	43,733
Id. proportionnelle, par rapport à l'exercice 1840	29.68 °/o	22.77 °/o	45.89 °/o	36.45 °/o	4.85 °/o	6.96 °/o	4.41 °/o	4.45 °/o

Ce tableau fait voir que, même en laissant à l'écart le mois d'août, l'exercice 1838, sous le régime du tarif de M. De Theux, a donné des résultats plus favorables que l'exercice 1840, sous le régime du tarif de M. Nothomb et ce, non seulement en ce qui regarde les mouvements, mais encore en ce qui concerne les recettes, pous les voyageurs de chaque classe.

Pour juger des effets du tarif sur l'exercice entier, il faudrait ramener les mouvements du mois d'août de chacune des deux années, à l'état normal, c'est-à-dire rechercher quels résultats l'on aurait obtenus en août 1838 et en août 1840, si les fêtes des Malines et d'Anvers n'avaient pas eu lieu.

Pour cela nous n'avons qu'à examiner dans quelle proportion, lorsque les circonstances sont égales, les mouvements du mois d'août sont à ceux du mois de juillet, et déduire les mouvements des mois d'août 1838 et d'août 1840 d'après ceux fournis par les mois de juillet 1838 et de juillet 1840 respectivement.

Comme le tarif influe sur le classement des voyageurs, nous devrons prendre nos comparaisons dans des applications de tarifs égaux, ce qui est possible, puisque, en ce qui concerne ces mois de juillet et d'août, le tarif de 1838 était le même que celui de 1837 et le tarif de 1840 le même que celui de 1839.

La détermination de l'importance normale du mois d'août, par rapport à celle du mois de juillet, s'obtiendra, dès lors, d'après les données ci-dessous :

	ÉTENDUE du RÉSEAU exploité.	MOUVEMENTS TOTAUX DE VOYAGEURS.				
		BERLINES.	DILIGENC.	CH.-A-B.	WAGGONS.	TOTAUX.
	Kilomèt.					
Juillet 1837	70	1,268	6,031	29,307	105,406	141.742
Août id.	70	1,437	6,815	32,834	98,726	139,842
Rapport des mouvements du mois d'août à ceux de juillet, en 1837.	......	$1\frac{133}{1000}$	$1\frac{130}{1000}$	$1\frac{120}{1000}$	$\frac{919}{1000}$	
Juillet 1839	257	»	22,996	63,631	122,400	209,047
Août id.	257	»	28,327	68,931	108,421	205,609
Rapport des mouvements du mois d'août à ceux de juillet, en 1839	......	......	$1\frac{232}{1000}$	$1\frac{84}{1000}$	$\frac{886}{1000}$	

Faisant usage de ces rapports partiels, nous avons, d'après les résultats de juillet 1838 et de juillet 1840, calculé les mouvements moyens de voyageurs que, vraisemblablement, l'on eût obtenus de station à station, pendant le mois d'août de chacun des deux exercices, si l'on se fût trouvé dans des circonstances normales, c'est-à-dire si les fêtes de Malines et d'Anvers, qui ont déterminé une circulation exceptionnelle, n'avaient pas eu lieu. Ces calculs nous ont conduit aux résultats suivants :

Relations réciproques entre les 6 villes de Bruxelles, Vilvorde, Malines, Anvers, Termonde et Louvain.

	Berlines.	Diligences	Chars-à-bancs.	Waggons de 1re classe.	Waggons de 2e classe.	TOTAUX.
Nombres de voyageurs réellement obtenus pendant le mois d'août 1838, par suite des fêtes du jubilé de Malines.	2,704	14,583	65,278	99,561	»	Voyag. 182,126
Nombres présumés de voyageurs qu'aurait donnés le même mois, si les fêtes de Malines n'avaient pas eu lieu	1,851	8,594	40,785	59,082	»	110,312
Différences, ou mouvements spéciaux provoqués par les fêtes de Malines	853	5,989	24,493	40,479	»	71,814
Nombres de voyageurs réellement obtenus pendant le mois d'août 1840, par suite des fêtes données à Anvers.	»	12,222	33,593	32,948	23,981	102,744
Nombres présumés de voyageurs qu'aurait donnés le même mois, si les fêtes d'Anvers n'avaient pas eu lieu	»	11,368	25,997	21,658	17,388	76,411
Différences, ou mouvements spéciaux provoqués par les fêtes d'Anvers.	»	854	7,596	11,290	6,593	26,333

En résumé et en supposant, d'une part, que les berlines soient comptées et payées comme des diligences et, d'autre part, que les waggons de 1re classe et ceux de 2e classe soient réunis, on arrive à trouver, pour les résultats *normaux* du mois d'août des exercices 1838 et 1840, les chiffres ci-dessous :

Relations réciproques entre les 6 villes de Bruxelles, Vilvorde, Malines, Anvers, Termonde et Louvain.

	MOUVEMENTS.				RECETTES.			
	DILIGENC.	CH.-A-B.	WAGGONS.	TOTAUX.	DILIGENC.	CH.-A-B.	WAGGONS.	TOTAUX.
Résultats *normaux* du mois d'août 1838	10,445	40,785	59,082	Voyag. 110,312	24,608	57,877	43,321	Fr. 125,806
Id. 1840	11,368	25,997	39,046	76,411	33,383	42,607	39,937	115,927

Ces résultats *normaux* sont ceux que nous avons substitués aux résultats *réels* du mois d'août, dans la formation des quatre tableaux qui vont suivre, sous la désignation des lettres *A*, *B*, *C* et *D*.

TABLEAU *A*. RELATIONS RÉCIPROQUES *entre les 6 villes de Bruxelles, Vilvorde, Malines, Anvers, Termonde et Louvain.*

MOIS.	EXERCICE 1838.								EXERCICE 1840.							
	MOUVEMENTS.				RECETTES.				MOUVEMENTS.				RECETTES.			
	DILIGENC.	CH.-A-B.	WAGGONS	TOTAUX.	DILIGENCES.	CHAR-A-B.	WAGGONS.	TOTAUX.	DILIGENC.	CHAR-A-B.	WAGGONS	TOTAUX.	DILIGENCES.	CHAR-A-B.	WAGGONS.	TOTAUX.
				Voyageurs.				Francs.				Voyag				Francs.
Janvier	8,862	17,442	25,668	51,992	20,130 30	23,485 45	17,487 55	61,103 30	6,776	17,002	24,069	47,847	19,249 00	27,368 00	24,078 95	70,696 95
Février	8,992	14,936	31,703	55,631	20,467 50	20,695 95	22,857 00	64,020 45	7,045	17,656	25,890	50,591	20,169 00	28,616 25	26,480 20	75,265 45
Mars	9,348	18,803	50,909	79,060	21,595 40	26,243 00	37,149 15	84,987 55	6,930	18,314	29,479	54,723	20,151 25	29,931 25	30,079 75	80,162 25
Avril	10,095	19,797	53,281	83,173	24,219 80	27,993 50	39,459 35	91,672 65	7,208	20,649	36,381	64,238	20,785 00	33,670 75	36,514 90	90,970 65
Mai	9,981	21,370	66,868	98,219	23,753 35	30,552 70	49,891 35	104,197 40	8,221	22,626	39,378	70,225	23,884 25	36,746 00	39,763 20	100,393 45
Juin	9,062	28,378	66,636	104,076	21,694 95	40,773 35	50,106 25	112,574 55	7,947	23,242	43,706	74,895	23,110 50	38,624 50	45,022 50	106,757 50
Juillet	9,241	36,416	62,920	108,577	21,771 05	51,676 00	46,135 95	119,583 00	9,230	23,983	44,062	77,275	27,104 75	39,306 25	45,063 90	111,474 90
Août	10,445	40,785	59,082	110,312	24,608 10	57,876 55	43,321 30	125,806 95	11,368	25,997	39,046	76,411	33,382 50	42,607 00	39,937 45	115,926 95
Septembre	11,490	39,088	69,511	120,089	27,319 50	54,304 10	50,674 30	132,297 90	8,433	24,961	45,787	79,181	24,677 25	41,820 75	47,041 05	113,539 05
Octobre	10,544	29,137	49,554	89,235	24,173 40	40,013 65	35,060 05	99,247 10	7,070	18,604	36,614	62,288	20,465 00	31,007 50	37,293 05	88,765 55
Novembre	8,654	22,985	37,647	69,286	20,100 10	31,349 45	25,370 10	77,019 65	5,959	16,135	30,291	52,385	17,067 75	26,540 75	30,308 10	73,916 60
Décembre	8,988	21,903	35,297	66,188	21,201 30	30,560 85	24,026 70	75,788 85	6,365	16,950	21,318	44,633	18,317 50	27,653 00	20,847 60	66,818 10
TOTAUX PAR EXERCICE.	115,722	311,040	609,076	1,035,838	271,034 75	435,524 85	441,739 05	1,148,298 35	93,552	246,119	416,021	754,692	268,363 75	403,802 00	422,430 65	1,094,686 40

Observation. — Le présent tableau est dressé dans la double hypothèse 1° que les berlines, dont il a été fait usage, en 1838 seulement, soient comptées et payées comme des diligences ; 2° que les résultats du mois d'août soient ramenés à l'état normal, c'est-à-dire dégagés des mouvements et produits exceptionnels dus, respectivement, en 1838, aux fêtes de Malines, et, en 1840, aux fêtes d'Anvers.

TABLEAU *B.* RELATIONS RÉCIPROQUES *entre les* 6 *villes de Bruxelles, Vilvorde, Malines, Anvers, Termonde et Louvain.*

EXERCICE 1838.

STATIONS.	NOMBRE MOYEN DE VOYAGEURS.				NOMBRE MOYEN DE VOYAGEURS-KILOMÈTRES.				RECETTES MOYENNES.			
	DILIG.	C.-A-B.	WAGG.	Totaux.	DILIG.	CH.-A-B.	WAGGONS.	Totaux.	DILIG.	C.-A-B.	WAGG.	Totaux.
				Voyag				Voy.-kilm.				Fr.
Bruxelles . . .	44,320	109,991	204,552	358,863	1,634,896	3,545,859	5,682,045	10,862,800	110,023	162,804	154,463	427,290
Vilvorde. . . .	2,810	15,760	59,770	78,340	35,292	185,684	659,323	880,299	3,225	12,093	22,082	37,400
Malines	20,202	72,769	162,262	255,233	430,639	1,549,501	3,361,501	5,341,641	30,152	72,612	94,877	197,641
Anvers.	33,222	67,649	98,531	199,402	1,348,642	2,618,632	3,576,348	7,543,622	90,308	116,418	94,317	301,043
Termonde . . .	3,446	10,912	24,819	39,177	155,348	469,522	1,003,793	1,628,663	8,745	18,591	23,274	50,610
Louvain	11,722	33,959	59,142	104,823	469,650	1,274,530	2,202,098	3,946,278	28,582	53,006	52,726	134,314
TOTAUX PAR EXERCICE.	115,722	311,040	609,076	1,035,838	4,074,467	9,643,728	16,485,108	30,203,303	271,035	435,524	441,739	1,148,298

EXERCICE 1840.

STATIONS.	NOMBRE MOYEN DE VOYAGEURS.				NOMBRE MOYEN DE VOYAGEURS-KILOMÈTRES.				RECETTES MOYENNES.			
	DILIG.	C.-A-B.	WAGG.	Totaux.	DILIG.	CH.-A-B.	WAGGONS.	Totaux.	DILIG.	C.-A-B.	WAGG.	Totaux.
				Voyag				Voy.-kilm				Fr.
Bruxelles . . .	36,721	86,428	147,064	270,213	1,394,690	2,853,524	4,170,503	8,418,717	111,486	149,178	152,639	413,293
Vilvorde. . . .	1,991	12,497	45,656	60,144	27,454	155,393	524,229	707,076	3,073	10,765	21,759	35,597
Malines	14,235	54,774	97,759	166,768	304,461	1,170,385	2,022,853	3,497,699	28,247	67,478	81,802	177,527
Anvers.	28,560	55,636	68,436	152,632	1,170,875	2,152,698	2,569,771	5,893,344	93,182	109,526	95,484	298,192
Termonde . . .	2,316	10,284	18,859	31,459	104,869	444,429	763,464	1,312,762	7,190	19,088	24,183	50,461
Louvain	8,729	26,500	38,247	73,476	351,952	1,009,158	1,465,007	2,826,117	25,186	47,857	46,573	119,616
TOTAUX PAR EXERCICE.	92,552	246,119	416,021	754,692	3,334,301	7,785,587	11,515,827	22,655,715	268,364	403,892	422,430	1,094,686

En divisant les recettes par les parcours totaux correspondants, on trouve :

	DILIG.	C.-A-B.	WAGG.	Totaux.
	Cent^s	Cent^s	Cent^s	Cent^s
Prix moyen, en 1838, par kilomètre de parcours	6.652	4.516	2.680	3.802
Id., id., par lieue de parcours	33.3	22.6	13.4	19.0
Prix moyen, en 1840, par kilomètre de parcours	8.000	5.188	3.668	4.832
Id., id., par lieue de parcours.	40.0	25.9	18.3	24.2

N. B. Même observation pour le présent tableau que celle consignée au bas du tableau *A*.

TABLEAU C. RELATIONS RÉCIPROQUES *entre les 6 villes de Bruxelles, Vilvorde, Malines, Anvers, Termonde et Louvain.*

RELATIONS.	EXERCICE 1838.												EXERCICE 1840.											
	PRIX DU TARIF.				MOUVEMENTS OBTENUS.				RECETTES OBTENUES.				PRIX DU TARIF.				MOUVEMENTS OBTENUS.				RECETTES OBTENUES.			
	DILIG.	C.-A.-B.	WAG.	Moyenne	DILIG.	C.-A.-B.	WAG.	Totaux.	DILIG.	C.-A.-B.	WAG.	Totaux.	DILIG.	C.-A.-B.	WAG.	Moyenne	DILIG.	C.-A.-B.	WAG.	Totaux.	DILIG.	C.-A.-B.	WAG.	Totaux.
				Fr.				Voyag.				Fr.				Fr.				Voyag.				Fr.
Bruxelles — Vilvorde . .	1 00	» 70	» 35	0.447	3,955	24,158	85,441	113,554	3,955	16,911	29,904	50,770	1 25	» 75	0 430	0.522	2,787	18,681	69,094	89,562	3,484	14,011	29,288	46,783
Bruxelles — Malines. . .	1 50	1 00	» 60	0.793	21,056	74,891	157,953	253,900	31,584	74,891	94,772	201,247	2 00	1 25	0.858	1.087	14,774	53,970	97,351	166,095	29,548	67,463	83,499	180,510
Bruxelles — Anvers . . .	3 00	2 00	1 20	1.880	47,674	80,636	92,700	221,010	143,022	161,272	111,240	415,534	3 50	2 25	1.635	2 300	43,383	65,879	73,173	182,435	151,840	148,228	119,522	419,590
Bruxelles — Termonde .	2 60	1 80	1 00	1 400	3,134	10,422	19,793	33,349	6,149	18,759	19,793	46,701	3 25	2 00	1.450	1.794	2,422	10,591	17,013	30,026	7,872	21,182	24,829	53,883
Bruxelles — Louvain . .	2 60	1 80	1 00	1.463	12,822	29,875	53,217	95,914	33,337	53,775	53,217	140,329	3 00	2 00	1 250	1.740	10,076	23,736	38,496	72,308	30,228	47,472	48,120	125,820
Vilvorde — Malines. . .	1 00	» 70	» 35	0.420	1,112	5,240	30,223	36,575	1,112	3,668	10,578	15,358	1 25	» 75	0.434	0 509	593	3,957	18,372	22,922	741	2,968	7,969	11,678
Vilvorde — Anvers . . .	2 50	1 70	» 95	1.315	501	1,752	3,474	5,727	1,253	2,078	3,300	7,531	3 25	2 00	1.438	1.820	521	1,600	2,855	4,976	1,693	3,200	4,164	9,057
Vilvorde — Termonde .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3 25	2 00	1.449	1.656	4	115	232	351	13	230	338	581
Vilvorde — Louvain . .	2 50	1 70	» 95	1.384	52	370	402	824	130	629	382	1,141	2 75	1 75	1.000	1.249	78	641	1,758	2,477	215	1,121	1,758	3,094
Malines — Anvers . . .	1 50	1 00	» 60	0.803	11,760	36,297	75,469	123,526	17,640	36,297	45,281	99,218	2 00	1 25	0.907	1 147	8,740	29,913	43,924	82,577	17,480	37,391	39,854	94,725
Malines — Termonde .	1 75	1 25	» 75	0.902	1,023	5,035	17,291	23,349	1,790	6,294	12,968	21,052	2 00	1 25	0.892	1.018	606	4,426	12,707	17,739	1,212	5,532	11,330	18,074
Malines — Louvain . .	1 50	1 00	» 60	0.799	5,452	24,075	43,589	73,116	8,178	24,075	26,154	58,407	2 00	1 25	0.904	1 132	3,756	17,282	23,165	44,203	7,512	21,603	20,953	50,068
Anvers — Termonde .	2 60	1 80	1 00	1.464	2,064	4,690	8,449	15,203	5,366	8,442	8,449	22,257	3 25	2 00	1.463	1 861	1,264	3,987	5,803	11,056	4,108	7,974	8,492	20,574
Anvers — Louvain . .	3 00	2 00	1 20	1.726	4,445	11,923	16,969	33,337	13,335	23,846	20,363	57,544	3 50	2 25	1.704	3 165	3,212	9,893	11,114	24,219	11,242	22,259	18,937	52,438
Termonde — Louvain . .	3 25	2 20	1 30	1.737	672	1,676	4,106	6,454	2,184	[illegible]	5,338	11,209	3 50	2 25	1.721	2.086	336	1,448	1,962	3,746	1,176	3,258	3,377	7,811
TOTAUX. . . .	. . .	. . .	. . .	. . . .	115,722	311,040	609,076	1,035,838	271,035	435,524	441,739	1,148,298	. . .	. . .	. . .	. . . .	92,552	246,119	416,021	754,692	289,304	403,692	422,430	1,094,686
Prix moyen par lieue . . .	0 333	0 226	0.134	0.190	. . . .	. . . .	. . . .	. . . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . . .	0.400	0.259	0.183	0.242								

N. B. Même observation pour le présent tableau que celle consignée au bas du tableau *A*.

TABLEAU *D*.

RELATIONS RÉCIPROQUES *entre les* 6 *villes de Bruxelles, Vilvorde, Malines, Anvers, Termonde et Louvain.*

PARALLÈLE RÉCAPITULATIF DES RÉSULTATS FOURNIS PAR LES EXERCICES 1838 ET 1840.

EXERCICE.	PRIX MOYENS PAR LIEUE DE PARCOURS.				NOMBRES DE VOYAGEURS.				NOMBRES DE VOYAGEURS-LIEUES.				RECETTES DES VOYAGEURS.			
	DILIGENC.	CH.-A-B.	WAGGONS.	EN MOYENNE	DILIGENC.	CH.-A-B.	WAGGONS.	TOTAUX.	DILIGENC.	CH.-A-B.	WAGGONS.	TOTAUX.	DILIGENC.	CH.-A-B.	WAGGONS.	TOTAUX.
	F.	F.	F.	F.									F.	F	F.	F.
1838 (Tarif De Theux)	0.33.3	0.22.6	0.13.4	0.19.0	115,722	311,040	609,076	1,035,838	814,893	1,928,746	3,297,022	6,040,661	271,035	435,524	441,739	1,148,298
1840 (Tarif Nothomb)	0.40.0	0.25.9	0.18.3	0.24 2	92,552	246,119	416,021	754,693	670,860	1,557,118	2,303,165	4,531,143	268,364	403,892	422,430	1,094,686
Différences totales.	0.06.7	0.03 3	0.04,9	0.05.2	23,170	64.921	193,055	281,146	144,033	371,628	993,857	1,509,518	2,671	31,632	19,309	53,612
Différences proportionnelles par rapport à 1840.	−16.75 °/₀	−12 86 °/₀	−26.77 °/₀	−21.48 °/₀	+25,03 °/₀	+26.38 °/₀	+46.41 °/₀	+37.25 °/₀	+21.47 °/₀	+23.87 °/₀	+43.11 °/₀	+33.31 °/₀	+1.00 °/₀	+7.83 °/₀	+4.57 °/₀	+4 90 °/₀

N. B. Même observation que celle consignée au bas du tableau *A*.

Le tableau *A* donne les résultats *mensuels* des exercices 1838 et 1840. Il fait voir 1° que les mouvements totaux ont été, sans exception, plus considérables dans les divers mois de 1838 que dans les mois correspondants de 1840; et 2° qu'il en est de même à l'égard des recettes, à l'exception cependant des mois de janvier et février qui ont donné des produits moindres en 1838 qu'en 1840. En somme, les résultats de l'exercice entier sont bien plus favorables, sous tous les rapports possibles, en 1838 qu'en 1840.

Le tableau *B* fournit les résultats répartis *par station;* les mouvements et recettes qui y sont indiqués étant des moyennes entre les départs et les retours relatifs à chacune des 6 villes. Ce tableau démontre que chaque station, sans exception, a donné, dans l'exercice 1838, des résultats plus favorables en recettes comme en mouvements, que dans l'exercice 1840.

Le même tableau *B* présente aussi les parcours totaux relatifs aux voyageurs de chaque station, lesquels parcours sont, pour chaque classe de voiture, plus élevés en 1838 qu'en 1840.

Enfin ledit tableau *B* donne, par la combinaison des recettes et des parcours totaux, les prix moyens payés, pour chaque classe de voiture, sous le régime des tarifs De Theux et Nothomb. Les taux par lieue moyenne, qui sont, respectivement, savoir :

	Centimes.	Centimes.	Centimes.
pour 1838. . . .	33.3	22.6	13.4
» 1840. . . .	40.0	23.9	18.3

diffèrent quelque peu de ceux indiqués à la page 14; mais il est à remarquer que les bases des tarifs n'étant pas uniformes, les moyennes qu'on obtient varient nécessairement pour chaque groupe de relations que l'on prend en considération.

Le tableau *C* présente les résultats obtenus pour chaque *relation spéciale,* pendant les exercices 1838 et 1840.

Une première remarque à faire au sujet de ce dernier tableau, c'est que, en 1838, l'on ne distribuait pas de coupon unique pour la communication entre Vilvorde et Termonde, et que, de plus, il en a été, en partie, de même pour les communications entre Vilvorde et Louvain. Le voyageur partant de Vilvorde, prenait alors deux coupons, l'un pour le trajet de Vilvorde à Malines et l'autre pour le trajet de Malines à Termonde ou de Malines à Louvain.

Il résulte de là que la circulation entre Vilvorde et Malines, indiquée au tableau *C,* comprend celle de Vilvorde à Termonde et, en partie, celle de Vilvorde à Louvain et réciproquement; et que, du chef de ces dernières relations, on a

compté une certaine quantité de voyageurs en nombre double de ce qu'ils étaient, puisqu'ils ont pris deux coupons au lieu d'un. Toutefois, d'après les résultats de 1840, on peut porter à environ 3,500 le nombre total de ces voyageurs entre Vilvorde d'une part, Termonde et Louvain d'autre part, qui ont pris un double coupon ; mais ce nombre de 3,500 est si minime par rapport au mouvement total de l'année, que l'on peut ne pas y avoir égard, et ce avec d'autant moins d'inconvénient que la disposition qui faisait prendre aux voyageurs deux coupons au lieu d'un seul, n'influe en rien ni sur le chiffre des parcours totaux (voyageurs-kilomètres), ni sur celui des recettes totales.

D'après ce qui précède nous reconnaissons que, dans le tableau *C,* l'on doit faire abstraction des relations de Vilvorde-Termonde et de Vilvorde-Louvain, et considérer les résultats donnés par les relations de Malines avec Vilvorde, Termonde et Louvain, comme étant un peu plus élevés que ceux qu'on a obtenus en réalité.

Cela posé, nous voyons que, dans ledit tableau *C,* les mouvements, pour toutes les relations, sont plus élevés en 1838 qu'en 1840 et qu'il en est de même, à trois exceptions près, pour les recettes. De manière que l'on peut dire que les résultats, tant en produits qu'en mouvements, ont été généralement plus favorables en 1838 qu'en 1840.

Le quatrième tableau, *litt. D,* présente la *récapitulation* des trois autres. Il établit un parallèle complet entre les tarifs et les résultats de 1838 et de 1840 pour les relations réciproques des 6 villes en question. On y voit que, par le tarif de M. Nothomb, les prix primitifs de chaque classe de voiture, fixés par M. De Theux, ont été majorés ; qu'il est résulté de là une perte tout à la fois dans la circulation et dans la recette, et que cette double perte a porté aussi bien sur les chars-à-bancs et les diligences que sur les waggons.

En résumé, l'exercice 1838 a donné, sur l'exercice 1840, des excédants qui s'élèvent approximativement à 37 p. °/₀ en quantités de voyageurs, à 33 p. °/₀ en parcours totaux et à 5 p. °/₀ en recettes [1].

Les parallèles que nous venons de présenter ne laissent aucun doute à l'égard de la supériorité relative du tarif de M. De Theux sur celui de M. Nothomb, du

---

[1] Nous verrons plus loin, que les frais supplémentaires d'exploitation, dus à l'excédant de mouvements, ne s'élèvent pas à 4 p. °/₀ de la recette.

moins en ce qui concerne les relations réciproques des 6 villes dont il vient d'être question et qui, comme nous l'avons fait remarquer, sont les seules qui se soient trouvées dans d'égales conditions *d'action propre* en 1838 et 1840. Mais ce qui est vrai pour ces stations, l'est-il également pour les autres? En d'autres termes, l'influence des tarifs bas s'exerce-t-elle d'une manière tout aussi favorable, soit sur les stations secondaires, soit sur un réseau plus étendu que celui que nous avons pris en considération, et qui ne comprend que les lignes de Bruxelles à Anvers et de Termonde à Louvain?

A ces questions nous pourrions répondre que les résultats développés dans le chapitre II et qui sont établis sur les relations du réseau entier moins les stations extrêmes, que ces résultats, disons-nous, sont entièrement concluants sur cet objet.

Nous pourrions, d'un autre côté, faire remarquer que, dans le mouvement obtenu en 1838 et auquel ont concouru d'abord 16, puis 20, puis enfin 26 stations, les relations réciproques des 6 villes dont il s'agit, entrent à elles seules pour la moitié, car elles ont fourni une circulation réelle de 1,107,652 voyageurs et une recette de 1,207,285 francs, tandis que le réseau entier n'a donné que 2,181,625 voyageurs et une recette de 2,890,569 fr. On serait donc en droit d'en conclure, par l'analogie la plus simple, que le principe, vérifié à l'égard des 6 stations dont il s'agit, peut être admis d'une manière générale. Cependant pour le démontrer, nous ne nous bornerons pas aux seuls faits que nous avons posés, ceux que nous allons citer devant faire cesser, croyons-nous, tout reste d'hésitation que l'on pourrait encore éprouver à trancher définitivement la question de supériorité des tarifs plus ou moins élevés.

Nous avons, dans ce qui précède, comparé les résultats de 1838 et de 1840, pour les seules relations qu'ont eues entr'elles les 6 villes de Bruxelles, Vilvorde, Malines, Anvers, Termonde et Louvain : maintenant nous allons examiner quels ont été les mouvements et recettes fournis par le bureau de chacune de ces stations, sur l'ensemble des destinations, en 1838 et en 1840.

Dans le cours de l'année 1838 le réseau a varié d'étendue, depuis la longueur de 143 kilomètres, jusqu'à celle de 257 kilomètres; en moyenne, le développement du réseau, pendant ledit exercice, a été de 203 kilomètres. En 1840, au contraire, le réseau Nord-Ouest-Est a été invariablement de 310 kilomètres, soit une étendue d'environ 53 p. % plus grande que la longueur moyenne qu'on avait exploitée en 1838. Dès lors, et à tarif égal, chaque bureau aurait dû donner, en 1840, bien plus de circulation et surtout beaucoup plus de recettes qu'en 1838 : or nous allons voir qu'il n'en a pas été ainsi, et cela par suite de la mise en vigueur du tarif de M. Nothomb.

Auparavant rappelons ici que, en ce qui concerne l'exercice 1840, nous n'avons pu retrouver les registres ou livres de caisse du bureau de Bruxelles que pour les 6 premiers mois seulement, et ceux du bureau de Louvain que pour les

4 derniers mois. Mais comme, à la suite des résultats du mois de décembre, pour ce dernier bureau, vient la récapitulation des mouvements mensuels de janvier à décembre, nous avons toutes les données qui nous sont nécessaires pour le bureau de Louvain pendant l'exercice entier de 1840. De telle sorte que nous possédons les éléments complets pour la comparaison, entre 1838 et 1840, des résultats totaux fournis, mensuellement, par les 5 bureaux de Vilvorde, Malines, Anvers, Termonde et Louvain.

Ces explications font comprendre pourquoi, dans les tableaux que nous allons donner, nous ne comparons les résultats fournis par Bruxelles que pendant les 6 *premiers* mois des exercices 1838 et 1840, tandis que, quant aux 5 autres *stations*, nos comparaisons portent sur tous les mois de l'année.

Voici d'abord le parallèle relatif au bureau de Bruxelles :

Tableau *E*.

Départs de Bruxelles *pour toutes les destinations.*

MOIS.	EXERCICE 1838.			EXERCICE 1840.		
	Longueur exploitée.	Mouvements.	Recettes.	Longueur exploitée	Mouvements.	Recettes.
	Kilomét.	Voyag.	Fr.	Kilomét.	Voyag.	Fr.
Janvier	143	21,665	32,586 00	310	24,017	53,612 30
Février	»	23,565	34,451 15	»	25,264	57,636 00
Mars.	»	34,451	47,171 65	»	28,101	63,565,55
Avril.	189	39,129	63,591 55	»	33,676	76,042 30
Mai.	»	46,971	71,931 90	»	37,093	84,945 60
Juin	»	51,780	85,465 45	»	41,735	98,287 09
Totaux.	166 (en moyne)	217,561	335,197 70	310	189,886	434,088 75
1er trimestre.	143	79,681	114,208 80	310 (en moyne)	77,382	174,813 85
2e trimestre	189	137,880	220,988 90	310	112,504	259,274 90

Ce tableau fait voir que, pendant le 1er trimestre, le plus défavorable de tous, comme on sait, le bureau de Bruxelles a donné un mouvement plus grand encore en 1838 qu'en 1840, nonobstant l'énorme différence de 167 kilom. que présente l'étendue de chacun des réseaux exploités à ces deux époques.

Pendant le 2e trimestre, le même bureau de Bruxelles a donné 25,376 voyageurs de plus en 1838 qu'en 1840, bien que les réseaux aient été, respectivement, de 189 et de 310 kilom. La recette, pour un excédant de 121 kilom. de chemin de fer, n'a cependant été que de 38,286 fr. plus élevée en 1840 qu'en 1838, ce qui ne fait pas 1,600 fr. par lieue nouvelle. Si donc on retranchait de l'exercice 1840 toutes les stations qui n'existaient point en 1838, on trouverait, bien certainement, un avantage considérable en faveur de 1838.

Passons maintenant aux résultats fournis, en 1838 et en 1840, par les bureaux de Vilvorde, Malines, Anvers, Termonde et Louvain, résultats qui sont relevés dans les cinq tableaux qui suivent.

Tableau *F*.

Départs de Vilvorde *pour toutes les destinations.*

MOIS.	EXERCICE 1838.			EXERCICE 1840.		
	Longueur exploitée.	Mouvements.	Recettes.	Longueur exploitée.	Mouvements.	Recettes.
	Kilom.	Voyag.	Fr.	Kilom.	Voyag	Fr.
Janvier	143	4,490	2,296 90	310	4,106	2,530 55
Février	»	4,354	2,168 90	»	4,135	2,621 25
Mars	»	6,273	2,930 80	»	4,719	2,946 60
Avril	189	6,545	3,013 25	»	5,699	3,811 95
Mai	»	7,685	3,453 20	»	5,867	3,872 55
Juin	»	7,630	3,507 55	»	5,916	3,972 50
Juillet	»	7,885	3,699 60	»	5,878	3,890 75
Août	223	8,200	4,054 50	»	6,704	4,912 95
Septembre	257	8,174	4,196 30	»	6,753	4,453 35
Octobre	»	6,501	3,369 00	»	5,745	3,847 95
Novembre	»	6,001	3,152 45	»	4,882	3,174 05
Décembre	»	5,681	3,091 20	»	3,896	2,637 50
Totaux pour l'exercice entier	203	79,419	38,933 65	310	64,300	42,671 95
Mois d'août	223	8,200	4,054 50	310	6,704	4,912 95
Exercice entier moins le mois d'août	201 (en moyne)	71,219	34,879 15	310 (en moyne)	57,596	37,759 00

TABLEAU *G.*

Départs de MALINES *pour toutes les destinations.*

MOIS.	EXERCICE 1838.			EXERCICE 1840.		
	Longueur exploitée	Mouvements.	Recettes.	Longueur exploitée.	Mouvements.	Recettes.
	Kilom.	Voyageurs.	Francs.	Kilom.	Voyageurs.	Francs.
Janvier.	143	16,519	13,746 70	310	13,496	16,924 75
Février.	»	17,233	13,951 85	»	14,392	18,188 90
Mars	»	24,818	18,926 45	»	15,902	20,299 35
Avril.	189	25,581	20,820 55	»	17,882	22,239 55
Mai	»	30,414	23,969 55	»	19,342	24,722 45
Juin	»	33,530	26,496 30	»	20,745	25,783 25
Juillet	»	35,404	30,028 10	»	22,433	29,074 95
Août.	223	82,384	74,719 15	»	25,320	32,528 70
Septembre.	257	38,828	34,834 75	»	21,448	27,459 85
Octobre	»	30,298	26,588 85	»	18,392	22,213 40
Novembre	»	23,365	20,764 00	»	14,842	17,899 35
Décembre	»	22,236	20,033 35	»	12,754	16,083 40
TOTAUX pour l'exercice entier	203	380,610	324,879 60	310	216,948	273,417 90
Mois d'août	223	82,384	74,719 15	310	25,320	32,528 70
Exercice entier, moins le mois d'août. . .	201 (en moyne)	298,226	250,160 45	310 (en moyne)	191,628	240,889 20

TABLEAU II

Départs d'ANVERS pour toutes les destinations.

MOIS.	EXERCICE 1838.			EXERCICE 1840.		
	Longueur exploitée.	Mouvements.	Recettes.	Longueur exploitée.	Mouvements.	Recettes.
	Kilom.	Voyageurs	Francs.	Kilom.	Voyageurs.	Francs.
Janvier	143	11,480	18,915 15	310	11,481	27,230 85
Février.	»	12,914	20,400 75	»	12,363	29,255 40
Mars.	»	18,819	27,553 75	»	13,459	31,896 70
Avril.	189	21,157	33,462 20	»	16,306	36,338 45
Mai	»	25,534	38,588 60	»	18,429	42,755 70
Juin	»	28,744	44,974 55	»	20,658	48,867 30
Juillet	»	29,057	46,685 35	»	21,431	51,354 25
Août.	223	42,083	58,769 50	»	38,334	88,298 45
Septembre	257	29,416	51,175 50	»	21,148	51,490 10
Octobre	»	23,338	38,734 80	»	17,551	39,293 00
Novembre	»	16,038	27,625 40	»	12,826	28,891 60
Décembre	»	15,602	27,080 10	»	11,151	26,022 90
TOTAUX pour l'exercice entier.	203	274,182	433,965 65	310	215,137	501,694 70
Mois d'août	223	42,083	58,769 50	310	38,334	88,298 45
Exercice entier moins le mois d'août . . .	201 (en moyne)	232,099	375,196 15	310 (en moyne)	176,803	413,396 25

Tableau *J.*

Départs de Termonde *pour toutes les destinations.*

MOIS.	EXERCICE 1838.			EXERCICE 1840.		
	Longueur exploitée.	Mouvements.	Recettes.	Longueur exploitée.	Mouvements.	Recettes.
	Kilom.	Voyageurs.	Francs.	Kilom.	Voyageurs.	Francs.
Janvier.	143	3,829	4,326 85	380	3,824	6,132 30
Février.	»	4,120	4,635 80	»	4,170	6,567 25
Mars.	»	5,820	5,885 60	»	4,935	7,486 85
Avril	189	6,765	6,598 30	»	5,040	7,201 65
Mai	»	7,583	7,477 50	»	5,508	7,878 35
Juin	»	7,627	7,363 85	»	5,425	7,897 45
Juillet	»	7,516	7,600 25	»	5,161	7,440 20
Août.	223	9,178	9,344 20	»	6,535	8,991 35
Septembre	257	7,444	7,631 00	»	5,853	8,177 65
Octobre	»	6,453	6,814 30	»	5,116	7,294 00
Novembre	»	5,368	5,686 20	»	4,096	5,783 65
Décembre	»	5,278	5,398 25	»	3,690	5,381 40
Totaux pour l'exercice entier	203	76,981	78,760 10	310	59,353	86,292 10
Mois d'août.	223	9,178	9,344 20	310	6,535	8,991 35
Exercice entier, moins le mois d'août . . .	201 (en moyne)	67,803	69,415 90	310 (en moyne)	52,818	77,300 75

TABLEAU *K*.

Départs de LOUVAIN *pour toutes les destinations.*

MOIS.	EXERCICE 1838.			EXERCICE 1840.		
	Longueur exploitée.	Mouvements.	Recettes.	Longueur exploitée.	Mouvements.	Recettes.
	Kilom.	Voyag.	Fr.	Kilom.	Voyag.	Fr.
Janvier	143	9,042	10,511 50	310	7,537	12,265 35
Février.	»	9,275	10,606 05	»	7,970	13,787 55
Mars.	»	14,051	14,351 55	»	8,833	15,149 85
Avril.	189	15,014	17,566 60	»	10,064	17,048 65
Mai	»	16,279	18,456 80	»	10,911	17,931 15
Juin	»	19,031	21,767 55	»	12,616	19,802 55
Juillet	»	18,033	22,193 25	»	11,841	19,000 10
Août.	223	18,348	21,476 80	»	12,950	21,888 05
Septembre	257	21,438	25,389 50	»	15,572	24,394 40
Octobre	»	13,494	17,766 60	»	9,811	16,088 30
Novembre	»	10,539	13,321 50	»	8,531	13,394 10
Décembre	»	10,545	14,120 85	»	7,386	12,221 80
TOTAUX pour l'exercice entier	203	175,089	207,528 55	310	124,022	203,971 85
Mois d'août	223	18,348	21,476 80	310	12,950	21,888 05
Service entier moins le mois d'août . . .	201	156,741	186,051 75	310	111,072	182,083 80

La récapitulation, *par station,* des cinq tableaux qui précèdent, forme l'objet du tableau *L* ci-dessous :

TABLEAU *L.*

BUREAU DE DÉPART.	EXERCICE 1838 EN ENTIER.			EXERCICE 1840 EN ENTIER.			DIFFÉRENCES PAR RAPPORT A L'EXERCICE 1838.		
	LONGUEUR moyenne EXPLOITÉE.	MOUVEM^ts TOTAUX pour LES DÉPARTS	RECETTES TOTALES pour LES DÉPARTS.	LONGUEUR moyenne EXPLOITÉE.	MOUVEM^ts TOTAUX pour LES DÉPARTS	RECETTES TOTALES pour LES DÉPARTS.	EXCÉDANT de longueur DU RÉSEAU	MOUVEM^ts	RECETTES.
	Kilom.	Voyag.	Fr.	Kilom.	Voyag.	Fr.	Kilom.	Voyag.	Fr.
Vilvorde.	203	79,419	38,933 65	310	64,300	42,671 95	+ 107	— 15,119	+ 3,738 30
Malines.	»	380,610	324,879 60	»	216,948	273,417 90	»	—163,662	— 51,461 70
Anvers.	»	274,182	433,965 65	»	215,137	501,694 70	»	— 59,045	+ 67,729 05
Termonde	»	76,981	78,760 10	»	59,353	86,292 10	»	— 17,628	+ 7,532 00
Louvain.	»	175,089	207,528 55	»	124,022	203,971 85	»	— 51,067	— 3,556 70
TOTAUX POUR LES 12 MOIS.	203	986,281	1,084,067 55	310	679,760	1,108,048 50	+ 107	—306,521	+ 23,980 95

BUREAU DE DÉPART.	EXERCICE 1838, moins le mois d'août.			EXERCICE 1840, moins le mois d'août.			DIFFÉRENCES par rapport à 1838.		
	LONGUEUR moyenne EXPLOITÉE.	MOUVEM^ts TOTAUX pour LES DÉPARTS	RECETTES TOTALES pour LES DÉPARTS	LONGUEUR moyenne EXPLOITÉE.	MOUVEM^ts TOTAUX pour LES DÉPARTS	RECETTES TOTALES pour LES DÉPARTS.	EXCÉDANT de longueur DU RÉSEAU.	MOUVEM^ts	RECETTES.
	Kilom.	Voyag.	Fr.	Kilom.	Voyag.	Fr.	Kilom.	Voyag.	Fr.
Vilvorde	201	71,219	34,879 15	310	57,596	37,759 00	+ 109	— 13,623	+ 2,879 85
Malines.	»	298,226	250,160 45	»	191,628	240,889 20	»	—106,598	— 9,271 25
Anvers.	»	232,099	375,196 15	»	176,803	413,396 25	»	— 55,296	+ 38,200 10
Termonde.	»	67,803	69,415 90	»	52,818	77,300 75	»	— 14,985	+ 7,884 85
Louvain	»	156,741	186,051 75	»	111,072	182,063 80	»	— 45,669	— 3,967 95
TOTAUX POUR LES 11 MOIS.	201	826,088	915,703 40	310	589,917	951,429 00	+ 109	—236,171	+ 35,725 60

Ce tableau fait voir que, même en laissant à l'écart les relations exceptionnelles du mois d'août, l'exercice 1840, nonobstant un accroissement moyen de 109 kilom., ou de plus de moitié, dans l'étendue du réseau, a donné, pour les départs totaux des cinq stations de Vilvorde, Malines, Anvers, Termonde et Louvain, 236,171 voyageurs de moins que l'exercice 1838. Quant à la recette, elle n'a été,

10

pour les cinq bureaux réunis et pour les 11 mois, que de fr. 35,725-60 plus élevée en 1840 qu'en 1838, augmentation extrêmement minime pour une différence de 22 lieues dans la longueur moyenne des réseaux exploités aux deux époques.

Des cinq stations dont il s'agit, celle d'Anvers a donné, à elle seule, une recette de 38,200 fr. plus élevée pour les 11 mois de 1840 que pour les mois correspondants de 1838. Ce produit supplémentaire fourni par le bureau d'Anvers et qui est très faible, sans aucun doute, pour un développement de 22 lieues nouvelles dans le réseau, dépasse cependant déjà toute l'augmentation de recettes de l'exercice 1840, indiquée dans le tableau *L*. En ne prenant que les départs des quatre bureaux de Vilvorde, Malines, Termonde et Louvain, on trouve :

ÉPOQUE D'EXPLOITATION.	Longueur moyenne EXPLOITÉE.	DÉPARTS TOTAUX DES QUATRE STATIONS de Vilvorde, Malines, Termonde et Louvain.	
		MOUVEMENTS.	RECETTES.
	Kilom.	Voyageurs.	Fr.
Exercice 1838, moins le mois d'août.	201	593,989	540,507 25
Id. 1840, id. id.	310	413,114	538,032 74
Différences par rapport à 1838.	+ 109	— 180,875	— 2,474 51

c'est-à-dire que, nonobstant l'adjonction de 22 lieues nouvelles, les quatre bureaux dont il s'agit ont donné, en 1838, plus de recettes qu'en 1840.

Examinons maintenant la récapitulation, *par mois,* des résultats fournis par les cinq tableaux *F, G, H, I* et *K,* laquelle forme l'objet du tableau *M* ci-après :

TABLEAU *M*.

Départs des cinq stations de Vilvorde, Malines, Anvers, Termonde et Louvain, pour toutes les destinations.

MOIS.	EXERCICE 1838.			EXERCICE 1840.			DIFFÉRENCES PAR RAPPORT A 1838.		
	LONGUEUR EXPLOITÉE.	MOUVEM.	RECETTES.	LONGUEUR EXPLOITÉE.	MOUVEM.	RECETTES.	LONGUEUR EXPLOITÉE.	MOUVEM.	RECETTES.
	Kilom.	Voyag.	Francs.	Kilom.	Voyag.	Francs.	Kilom.	Voyag.	Francs.
Janvier	143	45,360	49,797 10	310	40,444	66,083 80	+ 167	— 4,916	+16,286 70
Février	»	47,896	51,763 35	»	43,030	70,420 35	»	— 4,866	+18,657 00
Mars	»	69,781	69,648 15	»	47,848	77,779 35	»	— 21,933	+ 8,131 20
Avril	189	75,062	81,460 90	»	54,991	86,700 25	+ 121	— 20,071	+ 5,239 35
Mai	»	87,495	91,945 65	»	60,057	97,160 20	»	— 27,438	+ 5,214 55
Juin	»	96,562	104,109 80	»	65,360	106,323 05	»	— 31,202	+ 2,213 25
Juillet	»	97,895	110,206 55	»	66,744	110,760 25	»	— 31,151	+ 553 70
Août	223	160,193	168,364 15	»	89,843	156,619 50	+ 87	— 70,350	—11,744 65
Septembre	257	105,300	123,227 05	»	70,774	115,975 35	+ 53	— 34,526	— 7,251 70
Octobre	»	80,084	93,273 55	»	56,615	88,736 65	»	— 23,469	— 4,536 90
Novembre	»	61,311	70,549 55	»	45,177	69,142 75	»	— 16,134	— 1,406 80
Décembre	»	59,342	69,721 75	»	38,877	62,347 00	»	— 20,465	— 7,374 75
TOTAUX POUR L'EXERCICE ENTIER	203 en moyne	986,281	1,084,067 55	310	679,760	1,108,048 50	+ 105	—306,521	+23,980 95
MOIS D'AOUT	223	160,193	168,364 15	310	89,843	156,619 50	»	— 70,350	—11,744 65
EXERCICE ENTIER MOINS LE MOIS D'AOUT . . .	201 en moyne.	826,088	915,703 40	310	589,917	931,429 00	+ 109 en moyne.	—236,171	+35,725 80

Nous ne parlerons pas des totaux par exercice, vu qu'ils sont nécessairement les mêmes que ceux que présente le tableau *L;* mais nous ferons remarquer que les résultats du tableau *M* peuvent, à part le mois exceptionnel d'août, se grouper en

trois périodes distinctes, en raison de l'étendue qu'offrait, en 1838, le réseau exploité.

D'après cela nous formerons, avec le tableau *M*, les trois parallèles suivants :

Départs des cinq stations de Vilvorde, Malines, Anvers, Termonde et Louvain, pour toutes les destinations.

ÉPOQUES D'EXPLOITATION.		Longueur moyenne exploitée.	Mouvements totaux pour les départs.	Recettes totales pour les départs.
		Kilomètres.	Voyageurs.	Francs.
Janvier, février et mars	1838..	143	163,037	171,208 60
	1840..	310	131,322	214,283 50
Différence par rapport à l'exercice	1838..	+ 167	— 31,715	+ 43,074 90
Avril, mai, juin et juillet	1838..	189	357,014	387,722 90
	1840..	310	247,152	400,943 75
Différence par rapport à l'exercice	1838..	+ 121	— 109,862	+ 13,220 85
Septembre, octobre, novembre et décembre	1838..	257	306,037	356,771 90
	1840..	310	211,443	336,201 75
Différence par rapport à l'exercice	1838..	+ 53	— 94,594	— 20,570 15

Dans les trois premiers mois de 1838 le réseau n'avait que 28 ½ lieues, tandis que, dans la période correspondante de 1840, la longueur exploitée était de 62 lieues. Il n'y a donc rien de surprenant à ce que la recette du 1er trimestre ait été, en 1840, d'environ 25 p. % plus élevée qu'en 1838; mais ce qui est un peu plus étonnant c'est que, malgré la saison, l'influence des tarifs bas ait été tellement puissante sur les mouvements de voyageurs que, nonobstant l'énorme différence de longueur des réseaux exploités, le 1er trimestre a encore donné, en 1838, une circulation de 24 p. % plus grande que celle obtenue en 1840.

Dans la seconde période, il y a encore une différence de 24 lieues entre les longueurs des deux réseaux, et pourtant l'augmentation des recettes, en 1840, ne s'élève qu'à la faible somme de fr. 13,220-85. Quant aux mouvements respectifs de cette période, dans les deux exercices, on a eu, en 1838, une circulation de 44 p. °/₀ plus considérable qu'en 1840, nonobstant l'excédant de 121 kilomètres dans la longueur exploitée.

Enfin, dans la troisième période, alors que les réseaux exploités différaient encore entr'eux de 53 kilomètres, l'on a obtenu, en 1838, non-seulement beaucoup plus de mouvements, mais même encore plus de recettes qu'en 1840, fait qui s'est vérifié pendant chacun des quatre mois de ladite période.

En somme, si l'on fait abstraction du premier trimestre, en raison de la différence des longueurs de $28\frac{1}{2}$ et de 60 lieues, et si on laisse à l'écart le mois exceptionnel d'août, on voit que les cinq bureaux réunis de Vilvorde, Malines, Anvers, Termonde et Louvain, ont, pour les départs vers toutes les destinations, donné 204,456 voyageurs et, en même temps, 7,349 fr. *de plus* en 1838 qu'en 1840, bien que pendant ce dernier exercice, le réseau présentât, aux périodes dont il s'agit, une augmentation de 87 kilomètres sur le réseau de 1838.

Ces chiffres parlent, croyons-nous, assez haut pour nous dispenser de tout commentaire ultérieur; nous ferons seulement remarquer que les résultats que nous venons de mettre en regard les uns des autres, attestent que l'influence favorable des tarifs peu élevés, que nous avons déjà reconnue en ce qui concerne les relations réciproques des six villes de Bruxelles, Vilvorde, Malines, Anvers, Termonde et Louvain, s'est exercée avec plus d'énergie encore sur l'ensemble des relations desservies; de manière que nous pouvons, désormais, généraliser le principe de supériorité que nous avons attribué au système des bas prix de transport.

CHAPITRE IV.

AMÉLIORATIONS APPORTÉES, EN JANVIER 1841, A LA DISPOSITION DES CHARS-A-BANCS. — EFFETS DE CES AMÉLIORATIONS SUR LES MOUVEMENTS ET SUR LES RECETTES DES VOYAGEURS.

Le tarif de M. Nothomb fut appliqué du 21 février 1839 au 30 avril 1841, c'est-à-dire pendant 26 $\frac{1}{3}$ mois : toutefois, dans l'intervalle on adopta, à l'égard des voitures, des changements qui apportèrent une certaine perturbation dans le nombre total de voyageurs et surtout dans leur répartition par classe.

En effet, les chars-à-bancs qui, jusqu'à la fin de 1840, n'avaient été fermés que d'une manière fort imparfaite, au moyen de rideaux en coutil, furent munis de glaces, qui en firent des voitures presqu'aussi commodes que nos anciennes diligences. Aussi arriva-t-il qu'un grand nombre de voyageurs, qui ne prenaient les diligences que dans le but de se mettre à l'abri des intempéries et d'éviter les inconvénients de toute espèce que présentaient jadis les chars-à-bancs, désertèrent les voitures de 1re classe pour entrer dans celles de 2e classe. A leur tour une partie des voyageurs des chars-à-bancs passèrent dans les waggons qui, eux aussi, avaient été améliorés, de sorte qu'il en résulta des modifications assez importantes, dans les mouvements des diverses classes de voitures.

Ainsi, avec les anciennes voitures, le mois de décembre 1840 avait fourni 128,717 voyageurs, répartis comme suit [1] :

Diligences	16,021 ;	soit 125	p. 1,000.
Chars-à-bancs. . .	43,633 ;	id. 339	id.
Waggons	69,063 ;	id. 536	id.
	128,717	1,000	

tandis que le mois de janvier, à partir duquel on employa le nouveau système, donna, pour 122,231 voyageurs, la répartition suivante :

---

[1] *Voir*, dans le compte-rendu publié le 12 avril 1843, les tableaux nos X6 et X7 relatifs aux exercices 1840 et 1841.

Diligences. . . .	10,015;	soit	83	p. 1,000.
Chars-à-bancs . .	45,782;	id.	374	id.
Waggons	66,434;	id.	543	id.
	122,231		1,000	

Les recettes partielles en éprouvèrent nécessairement des changements analogues.

Pour apprécier, autant que possible, l'influence moyenne qu'exercèrent, tant en mouvements qu'en recettes, les changements apportés aux voitures, au commencement de l'année 1841, il faudrait comparer entr'eux les résultats obtenus, mais seulement à des époques identiques, entre les mêmes stations et *avec des tarifs égaux*. Or les prix ayant changé au 1er mai 1841, on ne peut mettre en parallèle que les mouvements et recettes des mois de janvier, février, mars et avril 1841, avec ceux des mêmes mois de l'exercice 1840.

Les comptes-rendus publiés par le Gouvernement ne donnent les résultats mensuels de 1841 que pour l'ensemble des lignes exploitées, parmi lesquelles il faut compter la section de Bruxelles à Tubise (ligne du Midi), qui n'a été ouverte qu'au mois de mai 1840.

Pour comparer les mouvements et recettes des quatre premiers mois de 1841 à ceux des mêmes mois de 1840, il faudrait donc retrancher les relations de la ligne du Midi qui, d'après les relevés publiés dans le *Moniteur belge* [1], ont donné, en totalité, pour les mois de janvier, février, mars et avril 1841, savoir :

Diligences. . . .	3,453	voyageurs ayant produit	6,230 fr.
Chars-à-bancs. . .	17,554	id.	19,698
Waggons	46,484	id.	30,936
Ensemble	67,491	id.	56,864

En retranchant ces quantités respectives de celles données par le compte-rendu de 1841, pour les quatre premiers mois, on trouve celles qui figurent dans le tableau suivant :

	MOUVEMENTS DES VOYAGEURS.				RECETTES DES VOYAGEURS.			
	DILIGENC.	CH.-A-B.	WAGGONS	TOTAL.	DILIGENC.	CH.-A-B.	WAGGONS	TOTAL.
				Voyag.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Du 1er janvier au 30 avril 1840.	64,074	169,055	292,295	525,424	266,525	361,681	375,809	1,004,015
Du 1er janvier au 30 avril 1841.	43,624	183,918	315,998	543,540	191,993	405,178	369,582	966,753
Différence, par rapport à 1840	— 20,450	+ 14,863	+ 23,703	+ 18,116	— 74,532	+ 43,497	— 6,227	— 37,262
Id., proportionnelle	—31.92 °/o	+ 8.79 °/o	+ 8.11 °/o	+ 3.45 °/o	—27.96 °/o	+ 12.03 °/o	— 1.66 °/o	— 3.71 °/o

(1) *Voir* les nos 118, 119, 120 et 143 de l'année 1841.

Ce tableau démontre que, en moyenne, sur les quatre mois de janvier, février, mars et avril, les diligences ont subi, par suite de l'amélioration des chars-à-bancs, une diminution de 32 p. °/₀ en mouvements et de 28 p. °/₀ en recettes.

L'influence de ces améliorations de voitures, considérée dans l'ensemble, a donné en moyenne, pour les quatre premiers mois de 1841, une augmentation de $3 \frac{45}{100}$ p. °/₀ dans le nombre total des voyageurs et une diminution de $3 \frac{71}{100}$ p. °/₀ dans leurs recettes.

Nécessairement cette influence des changements apportés aux voitures de transport, a continué à agir pendant les mois qui ont suivi celui d'avril 1841, de manière qu'on ne peut comparer les mois de mai, juin et juillet 1841, régis par un tarif nouveau, aux mois correspondants de l'exercice 1840, sans qu'on ne tienne compte, dans les mouvements et dans les recettes, des modifications que cette influence a introduites.

Il serait impossible, à la vérité, de décider la question de savoir jusqu'à quel point les proportions ci-dessus trouvées pour les quatre premiers mois, doivent être appliquées, à l'égard des autres périodes de l'exercice ; mais, dans le doute, nous devrons bien nous borner à considérer lesdites proportions comme constantes pour l'année entière.

Nous nous sommes étendu sur cet objet parce que nous aurons à en parler tout à l'heure, dans l'appréciation des effets produits par l'application d'un tarif nouveau décrété en avril 1841.

CHAPITRE V.

TARIF DU 10 AVRIL 1841. — COMPARAISON DES EFFETS DE CE TARIF AVEC CEUX DU TARIF DU 3 FÉVRIER 1839. — APPRÉCIATION FAITE, EN 1841, DES EFFETS DUS A LA MISE EN VIGUEUR DU TARIF DU 10 AVRIL 1841. — COMMISSION SPÉCIALE DES TARIFS. — RAPPORT DE CETTE COMMISSION; CONCLUSIONS ERRONÉES QU'IL RENFERME.

Nous avons fait voir combien avait été peu heureuse l'idée qui dicta le tarif du 3 février 1839, en ce que celui-ci eut pour effet, non-seulement de rendre aux voyageurs les trajets par chemin de fer beaucoup plus onéreux qu'auparavant, mais encore de diminuer tout à la fois et le chiffre de la circulation et celui des recettes.

Les résultats fâcheux de ce tarif ne restèrent pas inaperçus : au commencement de 1841, M. Rogier, alors Ministre des Travaux Publics, les signala dans le compte-rendu adressé aux Chambres législatives. Dans ce rapport, M. le Ministre fit ressortir, à la dernière évidence, l'opportunité d'en revenir aux anciens tarifs et les développements qu'il présenta, à cet effet, aux pages 20, 21 et 22, pourraient encore servir aujourd'hui d'exposé des motifs à tout projet de réduction dans les prix.

Pénétré de la conviction qu'il fallait abaisser le tarif de 1839, M. Rogier crut devoir, avant de quitter le Département des Travaux Publics, porter l'arrêté du 10 avril 1841, qui consacrait de nouvelles bases. Malheureusement ce haut fonctionnaire n'introduisit, en quelque sorte, la réforme que dans la 3e classe des voitures, dont les taux furent moyennement diminués de 21 ½ p. %, tandis que les prix ne varièrent que légèrement à l'égard des diligences et des chars-à-bancs, ainsi qu'on pourra en juger par le tableau comparatif ci-dessous, dressé d'après les mouvements effectués.

	PRIX MOYEN PAR LIEUE DE PARCOURS.			
	DILIGENCE.	CHAR-A-BANCS.	WAGGON.	EN MOYENNE.
	Centimes.	Centimes.	Centimes.	Centimes.
Tarif du 3 février 1839.	37.4	25.0	17.6	22.9
Tarif du 10 avril 1841	38.0	23.9	13.8	19.0
Différence par lieue de parcours.	+ 0.6	— 1.1	— 3.8	— 3.9
Différence proportionnelle	+ 1 ½ %	— 4 ½ %	—21 ½ %	—17 %

En agissant comme il le fit, M. le Ministre se proposa de favoriser surtout la classe tout à la fois la plus nombreuse et la moins aisée des voyageurs; mais il est à remarquer que plus les prix entre deux classes de voitures seront rendus différents l'un de l'autre, plus grand aussi sera le nombre de voyageurs qui passeront de la classe supérieure dans la classe inférieure. Ainsi, bon nombre de personnes, qui prendront les chars-à-bancs quand leur prix sera à celui des waggons dans la proportion de 5 à 4, déserteront ces chars-à-bancs pour passer dans les waggons, dès que la proportion du taux sera de 5 à 3; et ce fait aura lieu surtout pour les longs parcours, à l'égard desquels l'économie à réaliser sera la plus notable.

D'autre part, puisque le tarif de février 1839 avait été reconnu moins favorable que celui appliqué antérieurement, il semble que l'on aurait dû en revenir entièrement aux premiers tarifs, en ce qui concernait les diligences et les chars-à-bancs aussi bien que les waggons. On peut donc dire que la réforme introduite par l'arrêté du 10 avril 1841 fut incomplète.

Néanmoins, et de même que le tarif de février 1839 avait déterminé une dépression immédiate dans la circulation, de même aussi le tarif du 10 avril 1841 ; mis en vigueur à partir du 1er mai suivant, occasionna-t-il un accroissement immédiat dans cette circulation. Ainsi le nombre de voyageurs qui avait été, pour le mois d'avril, de 187,524, s'éleva, pour le mois de mai, à 279,989, dont 236,198 pour les lignes du Nord, de l'Ouest et de l'Est, tandis que, en mai 1840, ces mêmes lignes, et sur une égale étendue, n'avaient donné que 185,561 voyageurs (1).

Circonstances particulières à l'égard de la période pendant laquelle le tarif du 10 avril 1841 a été mis en vigueur. — Pour juger des effets de ce tarif on ne peut prendre en considération que les résultats du mois de mai.

Avant d'entrer dans l'examen et l'appréciation comparative des résultats du tarif du 10 avril 1841, il est indispensable de fixer notre attention sur la période pendant laquelle il a été appliqué.

Cette période, commençant au 1er mai, ne dura pas 4 mois, puisque, à dater du 21 août, l'on mit en vigueur un nouveau tarif.

Nous avons déjà vu, et d'ailleurs nous y reviendrons plus loin, combien l'emploi du nouveau tarif influa favorablement, pendant le mois de mai, sur les mouvements de voyageurs, comparés à ceux du mois de mai 1840.

Indubitablement les effets propres à ce tarif durent se produire avec une énergie

---

(1) *Voir* le tableau n° 1, page 7 du rapport présenté le 5 août 1841 par la commission spéciale des tarifs.

au moins égale pendant les mois de juin et de juillet ; mais une circonstance particulière vint, à cette époque, ralentir considérablement la circulation et empêcher ainsi de pouvoir juger de l'accroissement du nombre de voyageurs que les nouveaux prix de transport devaient créer, par rapport aux mois correspondants de l'exercice 1840.

Chacun se rappelle, en effet, que pendant la presque totalité de ces deux mois de juin et de juillet 1841, le temps fut des plus mauvais : des pluies, on pourrait même dire des averses continuelles, qui causèrent, à deux reprises, le débordement de nos rivières, firent nécessairement suspendre ou supprimer non-seulement une grande partie des voyages *d'agrément,* mais encore un certain nombre de voyages *d'affaires.*

Aussi arriva-t-il que la quantité de voyageurs circulant sur les lignes du Nord, de l'Ouest et de l'Est, qui, en mai, s'était élevée à 236,198, tomba en juin à 220,880 et ne se releva même, en juillet, qu'à 233,680 (¹), tandis que, année commune, le mouvement moyen des mois de juin et de juillet est de $\frac{1}{10}$ plus considérable que celui du mois de mai.

Comme on le pense bien, la diminution de la circulation porta surtout sur la 3ᵉ classe, attendu que ce sont les voyageurs en waggon qui ont le plus à souffrir des intempéries. On pourra d'ailleurs en juger par le relevé suivant :

MOIS.	NOMBRE DE VOYAGEURS EN WAGGON.		Augmentation TOTALE EN 1841.	Augmentation PROPORTIONNELLE, par rapport A 1840.
	1840.	1841.		
Mai	108,378	160,453	52,075	48 %
Juin	121,336	146,480	24,844	20½ %
Juillet	120,295	148,987	28,692	24 %

Ainsi le nombre de voyageurs par waggon, qui s'était accru de près de moitié au mois de mai, n'augmenta, en juin, que de $\frac{1}{5}$ et, en juillet, que d'environ $\frac{1}{4}$.

D'après tout ce qui précède on est bien forcé de reconnaître que les mois de juin et de juillet 1841 ne se sont pas trouvés dans des circonstances normales et que, dès lors, les résultats obtenus pendant ces deux mois ne peuvent nullement

(¹) *Voir* le tableau n° 1 précité du rapport de la commission spéciale.

être invoqués pour faire apprécier les effets généraux produits par l'application du tarif de M. Rogier.

Mais, dira-t-on, les motifs allégués pour exclure de la comparaison, les mois de juin et de juillet, n'existent plus à l'égard des deux premières dizaines du mois d'août. Voyons donc quels ont été les résultats de ces deux dizaines par rapport à ceux obtenus dans les dizaines correspondantes du mois d'août de l'exercice 1840.

La 1re dizaine du mois d'août 1840 avait fourni, sur les lignes du Nord, de l'Ouest et de l'Est, 67,018 voyageurs, tandis que la dizaine correspondante de 1841, en fournit 79,510, soit 12,492 en plus. (*Moniteur belge du 29 août* 1841.)

Quant à la 2e dizaine du même mois d'août, qui avait donné 85,588 voyageurs en 1840, elle n'en donna plus que 84,934 en 1841 ; c'est-à-dire que, malgré une réduction de prix revenant, en moyenne, à 17 p. °/o, la circulation fut moindre dans la 2e dizaine du mois d'août 1841 que dans la dizaine correspondante de 1840.

Mais ce résultat est bien simple : il est dû à la circonstance tout exceptionnelle des fêtes données à Anvers en août 1840, pour l'inauguration de la statue de Rubens et l'ouverture de la station commerciale. De sorte qu'il est impossible de tirer, de la différence entre les résultats des mois d'août 1840 et d'août 1841, la moindre déduction relative au degré d'influence exercé par le tarif.

Nous concluons de là que la dépression manifestée dans les recettes du mois d'août 1841 ne peut, en aucune façon, être attribuée à l'introduction du tarif de M. Rogier.

En résumé, nous sommes amenés, par tout ce qui précède, à reconnaître que, pour juger, par comparaison, des effets du tarif du 10 avril 1841, on ne peut avoir égard qu'aux résultats obtenus pendant le mois de mai 1841, absolument comme si le tarif dont il s'agit n'avait été mis en vigueur que pendant ledit mois de mai seulement,

C'est donc aussi uniquement sur ces résultats de mai 1841 que nous allons porter notre investigation. De plus nous ne nous occuperons que du réseau Nord-Ouest-Est, parce que, en ce qui concerne la ligne du Midi, l'étendue de la partie exploitée en 1841 ne fut la même que celle exploitée ni en 1840, ni en 1842. Encore, dans la ligne de l'Est, ne comprendrons-nous pas la station d'*Ans,* ni comme lieu de départ, ni comme lieu de destination, attendu que cette station d'Ans représentait, en mai 1841, l'affluent de Liége, Verviers, etc., situation qui changea en mai 1842, par l'ouverture du chemin de fer jusqu'à Liége.

Comparaison des résultats du mois de mai 1841, sous le régime du tarif du 10 avril 1841, avec ceux obtenus pendant le mois de mai 1840, sous l'application du tarif du 3 février 1839.

En faisant, comme nous venons de le dire, abstraction de la station d'Ans, le réseau Nord-Ouest-Est exploité, aussi bien en mai 1840 qu'en mai 1841 et

en mai 1842, s'étendait au Nord jusqu'à Anvers, à l'Ouest jusqu'à Ostende et Courtrai et à l'Est jusqu'à Fexhe ; il comprenait ainsi 39 stations et présentait un développement de 302 kilomètres.

Nous avons pu, par un hasard particulier, nous procurer, dans les bureaux de l'administration des chemins de fer en exploitation, la statistique des mouvements et recettes, détaillée par bureaux de départ et de destination, et pour chaque classe de voiture, pendant le mois de mai de chacun des trois exercices 1840, 1841 et 1842. Ces documents, qui forment les annexes n°s 6 et 6bis, 7 et 7bis, 8 et 8bis, nous ont permis de dresser les tableaux récapitulatifs ci-annexés sous les n°s 9 et 9bis, dans lesquels nous avons mis en regard, pour chaque bureau de départ, les résultats du mois de mai, obtenus dans chacun des trois exercices précités et sous l'empire des trois tarifs différents (¹).

Comparons d'abord les résultats de 1841 à ceux de 1840, résumés les uns et les autres dans le tableau suivant :

ÉPOQUES.	MOUVEMENTS.				RECETTES.			
	DILIGENCES.	CHARS-A-B.	WAGGONS.	TOTAUX.	DILIGENCES.	CHARS-A-B.	WAGGONS.	TOTAUX.
				Voyageurs	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Mai 1840.......	18,003	51,682	100,759	170,444	69,089	104,401	116,976	290,466
Mai 1841.......	13,359	55,723	150,371	219,453	50,430	104,437	125,840	280,707
Différences.....	— 4,644	+ 4.041	+49,612	+49,009	—18,659	+ 36	+ 8,864	— 9,759

Ce qui frappe au premier abord, dans le parallèle ci-dessus, c'est la forte diminution qu'ont subie, en 1841, les mouvements et recettes relatifs aux diligences. Mais ce fait, dû aux améliorations apportées aux chars-à-bancs, a été expliqué dans le chapitre précédent. Nous y avons fait voir que des résultats analogues s'étaient manifestés pendant les 4 premiers mois de 1841, par conséquent à une époque antérieure à la mise en vigueur du tarif du 10 avril 1841.

Nous avons aussi reconnu alors que l'influence des changements introduits dans les voitures avait été, en moyenne, pour les 4 premiers mois de 1841, comparativement aux mêmes mois de 1840, d'augmenter la circulation totale dans une proportion de $3\frac{45}{100}$ p. °/₀ et de diminuer les recettes dans le rapport de $3\frac{71}{100}$ p. °/₀.

(¹) **Observation.** — Nous nous étions d'abord proposé de publier, comme annexes, un certain nombre de pièces invoquées dans le présent mémoire. Mais comme celui-ci doit être soumis à l'examen du conseil des ponts et chaussées, nous avons pensé qu'il suffirait de mettre sous les yeux de cette honorable assemblée les documents sur lesquels le travail est fondé : nous avons, dès lors, renoncé à faire imprimer lesdits documents et ce, avec d'autant plus de raison, que leur ensemble forme un recueil extrêmement volumineux.

En appliquant ces proportions au mois de mai, on voit que, par le fait *seul* des changements dont il s'agit, la circulation, en mai 1840, aurait été de 176,428 voyageurs et la recette de 279,690 fr. : d'où il suit que l'application, considérée isolément, du tarif du 10 avril 1841, aurait eu pour effet d'augmenter les mouvements de 219,453—176,428 ou de 43,025 voyageurs et les recettes de 280,707—279,690 ou de 1,017 fr.

Remarquons maintenant que le nouveau tarif qui a produit, en mai 1841, une augmentation de circulation de 43 mille voyageurs, qu'on doit attribuer à la 3e classe, n'a commencé à être mis en vigueur qu'à dater du 1er dudit mois de mai, et qu'il n'est guère possible d'admettre que l'influence de ce tarif se soit, dès le premier jour de son application, exercée avec toute son intensité. Il est, au contraire, permis de supposer que si le tarif nouveau eût été appliqué de quelque temps avant le mois de mai, les habitudes d'une plus grande fréquence de voyages ayant déjà été prises, auraient eu pour effet de donner, pour le mois de mai 1841, un accroissement de mouvement, montant peut-être à $\frac{1}{10}$ en sus de celui obtenu; c'est-à-dire que l'on aurait eu, dans ce cas, un nombre de 4 à 5 mille voyageurs en plus et une augmentation supplémentaire de recettes de 3 à 4 mille francs.

Il ne sera pas inutile de faire voir maintenant, par les résultats comparés de mai 1841 et mai 1840, combien se vérifie un principe que nous avons posé plus haut, savoir : que plus grande sera la différence entre les prix de deux classes de voitures et plus on désertera la classe supérieure pour se servir de l'autre.

En effet, nous avons vu, dans le chapitre précédent, que, par suite de l'amélioration apportée aux chars-à-bancs, les recettes des diligences avaient, en moyenne, pendant les 4 mois de janvier, février, mars et avril 1841, comparés aux mois correspondants de 1840, diminué de 27 à 28 p. %, tandis que celles des chars-à-bancs s'étaient accrues de 12 p. %.

D'après cela, si les tarifs fussent restés les mêmes pour le mois de mai, la recette des chars-à-bancs qui, dans le tableau annexé sous le no 9bis, s'était élevée en 1840 à 104,401 fr., aurait dû monter, pour mai 1841, à 104,401 × 1.12 ou à 116,929 fr., tandis qu'elle n'a été, en réalité, que de 104,437 fr., c'est-à-dire égale à celle de 1840. Il est donc bien certain que l'abaissement du tarif des waggons avec maintien, pour ainsi dire intégral, du tarif des chars-à-bancs, a fait passer dans la 3e classe une partie des voyageurs de la 2e classe, surtout de ceux à long parcours, ce qui a déterminé une diminution de 12 à 13 mille francs dans les recettes des chars-à-bancs.

Nous avions donc raison de dire, page 45, qu'il était fâcheux que la réforme tentée par M. le Ministre des Travaux Publics, au moyen du tarif du 10 avril 1841, eût été incomplète, en ce qu'elle n'avait introduit de réduction sensible que dans les prix des waggons.

De l'appréciation qui fut faite, en 1841, des effets dus à la mise en vigueur du tarif du 10 avril 1841. — Commission spéciale des tarifs. — Rapport de cette commission. — Conclusions erronées que renferme ce rapport.

Nous avons pu reconnaître, par l'exposé des faits qui précèdent, que, somme toute, le tarif de M. Rogier, bien que n'offrant qu'une réforme incomplète, était encore préférable à celui de son prédécesseur, puisqu'il avait eu pour résultat : 1° de majorer d'environ $\frac{1}{4}$ la circulation ; 2° de donner des recettes au moins aussi fortes que celles qu'on eût obtenues sous le régime du tarif du 3 février 1839 ; 3° enfin de procurer une économie de 21 $\frac{1}{2}$ p. °/₀ à la partie la plus nombreuse comme la moins aisée des voyageurs.

Telle ne fut pas cependant l'opinion qui prévalut à cette époque : au contraire, on proclama hautement que le tarif du 10 avril 1841 était nuisible à tous les égards possibles. A ce sujet, nous croyons nécessaire de rappeler les circonstances suivantes :

Le 13 avril 1841, M. Rogier quitta le Département des Travaux Publics, de sorte qu'il ne lui fut pas donné de suivre l'application du tarif qu'il venait de décréter. Ce soin fut déféré à son successeur, M. Desmaisières, qui, ne voulant pas assumer sur lui seul la responsabilité de l'appréciation des effets que devait produire le tarif nouveau, fit instituer, par l'arrêté royal du 14 juin suivant, une commission spéciale chargée de l'examen de toutes les questions de l'espèce. Cette commission que, depuis lors, on a toujours nommée *Commission des tarifs,* avait donc pour mission de chercher à déterminer, au moyen des résultats de l'expérience, quelles étaient les bases qu'il était le plus convenable d'adopter, pour faire produire au chemin de fer son *maximum* d'utilité.

Pour remplir la tâche importante qui lui était dévolue, la commission devait, sans aucun doute, s'entourer de tous les renseignements qui pouvaient éclairer sa religion. L'avis qu'elle avait à émettre ne pouvant reposer que sur des comparaisons faites entre les résultats obtenus par des bases différentes, il était indispensable, pour que les parallèles fussent rationnels, qu'on tînt compte de toutes les circonstances qui avaient pu exercer une influence quelconque sur la quotité et la répartition des voyageurs. Au surplus, ce n'était pas aux seuls effets du tarif du 10 avril 1841 que la commission devait borner son attention ; elle devait encore étendre son investigation sur l'application des différents tarifs antérieurs ; pour cela, elle avait à mettre en regard les uns des autres, les chiffres des mouvements et recettes de voyageurs que de *mêmes* stations, considérées dans leurs relations réciproques, comme lieux de départ et de destination, avaient fournis pendant une *égale* période, sous l'empire de chacun des systèmes successivement adoptés. Enfin la commission avait à examiner les arguments présentés dans le compte-rendu qui venait d'être publié (en février 1841), et dans lequel le Ministre des Travaux Publics, M. Rogier, avait signalé la dépression que la circulation et les produits avaient eu à subir par l'introduction du tarif du 3 février 1839.

Telles étaient, ce nous semble, les obligations que l'arrêté royal du 14 juin

imposait, soit directement, soit indirectement, à la commission des tarifs, puisque celle-ci était investie du mandat de formuler des propositions *motivées,* à l'égard des bases qu'il était le plus utile de suivre, dans les prix du transport des voyageurs sur nos chemins de fer.

Mais ce n'est nullement ainsi que procéda la commission, car son rapport, daté du 5 août 1841, est uniquement basé sur les mouvements et recettes obtenus pendant les 3 mois de mai, juin et juillet 1841, comparés. purement et simplement, avec ceux obtenus pendant les mêmes mois de 1840; et ce, 1° sans avoir égard aux résultats que les améliorations apportées aux voitures avaient dû introduire et qui s'étaient déjà manifestées depuis le mois de janvier 1841, c'est-à-dire avant l'application du tarif du 10 avril 1841; et 2° sans tenir compte du mauvais temps, qui avait placé les mois de juin et juillet 1841 dans des conditions exceptionnellement défavorables, circonstance qui aurait dû faire à la commission une loi de ne pas admettre comme concluants les résultats de ces deux mois et l'engager à demander que l'expérience du tarif du 10 avril 1841 fût continuée pendant plusieurs autres mois encore.

Est-ce donc, en ce qui concerne le premier point, que la commission ne songea point à l'influence des améliorations apportées aux voitures? Bien au contraire, car voici ce qu'on lit, pages 2 et 3 de son premier rapport :

« 5° Qu'il y a eu une diminution extrême dans le nombre de voyageurs en

» diligence; ce nombre a été, en 1840, de	69,159
» et se trouve réduit, pour 1841, à	53,825
» Différence en moins.	15,334

» et par une suite nécessaire de cette réduction dans le nombre de voyageurs, le montant » des recettes a été moindre de fr. 63,473-05 en 1841.

» 6° Mais que cette réduction dans le nombre de voyageurs en diligence ne doit cependant pas être attribuée à l'élévation du nouveau tarif sur quelques destinations, attendu » qu'il a été constaté *qu'une réduction à peu près égale a pareillement eu lieu dans les » quatre premiers mois de l'année, sous l'empire de l'ancien tarif du* 3 *février* 1839.

» La cause déterminante de cet abandon des diligences, provient de ce qu'en rendant » les chars-à-bancs beaucoup plus commodes, en les garnissant de glaces, l'on a, en même » temps, réduit leur prix, ce qui les fait préférer actuellement par un grand nombre de » voyageurs qui, avant le confortable des chars-à-bancs, allaient en diligence. »

Quant au second point, la commission n'a pas oublié non plus que le temps avait été presque constamment pluvieux en juin et en juillet, mais elle n'a pas compris que cette circonstance, qui avait influé considérablement sur la fréquence des voyages, surtout des voyages d'agrément, ordinairement si nombreux pendant la saison d'été, avait, par cela même, influé aussi sur les recettes. On lit, en effet, à la page 5 du rapport précité de cette commission, l'article suivant de ses conclusions, article dont l'intention s'explique assez difficilement en ce que les deux membres de phrase dont il se compose, n'ont entr'eux aucune corrélation.

« 3° *Malgré le mauvais temps qui a régné constamment depuis le* 8 *juin jusqu'à la fin de*

» *juillet,* le nombre des voyageurs a été *beaucoup plus considérable qu'en* 1840; mais » d'après l'abandon qui s'est manifesté des diligences pour les chars-à-bancs et de ceux-ci » pour les waggons, il faudrait, pour que les recettes brutes fussent égales à celles que » produisait le tarif du 3 février 1839, que le nombre de voyageurs en waggons fût de » moitié en sus sur tout le parcours du railway. »

Si, *malgré le mauvais temps,* la circulation, sous le régime du tarif Rogier, a été *beaucoup plus considérable* que celle obtenue sous le régime du tarif Nothomb, cela prouve que l'influence de l'abaissement des prix est tellement énergique qu'elle n'a pu être vaincue qu'en partie, par celle d'un mauvais temps continuel. Or il est facile de reconnaître, à l'inspection des relevés journaliers, que le chemin de fer est un vrai baromètre, indiquant, par la quantité relative des voyageurs, les journées belles ou pluvieuses. De manière que si, au lieu de mauvais temps, nous avions eu, en juin et juillet 1841, un été ordinaire, les mouvements et, *par suite, les produits,* eussent été encore bien plus considérables qu'ils ne le furent. Cette conséquence est la seule que la commission pouvait déduire de ses observations sur l'état du temps, mais cela n'a rien de commun avec le déclassement des voyageurs, dû à une cause absolument indépendante des tarifs.

A la vérité, si la commission reconnait que le nombre des voyageurs a été *beaucoup plus considérable* sous l'application du tarif du 10 avril 1841 que sous celle du tarif du 3 février 1839, d'autre part elle assure (page 4 de son rapport), que le mouvement supplémentaire se composa, généralement, de *promeneurs* qui n'ont parcouru que de très petites distances. Mais cette assertion n'est pas exacte, comme il est facile de s'en convaincre en comparant les mouvements par stations de départ et d'arrivée. On peut d'ailleurs en juger mieux encore en prenant les parcours totaux, c'est-à-dire en faisant la somme des *voyageurs-kilomètres* obtenus en mai 1840 et en mai 1841.

Ainsi, en considérant les relations réciproques des stations indiquées aux tableaux annexés sous les n°s 10 et 11, on trouve que le parcours total, pour les waggons, a été, en mai 1840, de 3,326,182 *voyageurs-kilomètres* pour 100,759 voyageurs et, en mai 1841, de 4,552,532 *voyageurs-kilomètres* pour 150,381 voyageurs. De sorte que le parcours moyen en waggon a été, en mai 1840, de $\frac{3,326,182}{100,759} = 33^{\text{kil.}},01$ et, en mai 1841, de $\frac{4,552,532}{150,371} = 30^{\text{kil.}},28$, quantités qui ne diffèrent entr'elles que de $2^{\text{kil.}},73$ ou de 8 p. %.

En résumé, le rapport présenté le 5 août 1841 par la commission des tarifs, ne peut nullement être invoqué, puisqu'il a été dressé sans qu'on tînt compte des causes spéciales qui ont, indépendamment des bases du tarif du 10 avril 1841, agi sur les mouvements et les recettes. En ayant égard à l'influence de ces causes spéciales, on arrive aux conclusions que nous avons formulées en commençant ce chapitre et qui sont tout à fait opposées à celles de la commission, en ce qui concerne les avantages relatifs des tarifs du 10 avril 1841 et du 3 février 1839.

CHAPITRE VI.

TARIF DU 17 AOUT 1841 (AUJOURD'HUI ENCORE EN VIGUEUR). — MOTIFS SUR LESQUELS FURENT ÉTABLIES LES BASES DE CE TARIF. — APPRÉCIATION ERRONÉE QUI FUT FAITE DES EFFETS RÉALISÉS PAR L'APPLICATION DU TARIF DU 17 AOUT. — PARALLÈLES ENTRE LES RÉSULTATS DONNÉS PAR CE TARIF ET CEUX OBTENUS PAR LES TARIFS DU 10 AVRIL 1841 ET DU 3 FÉVRIER 1839.

Nous avons fait voir, dans le chapitre précédent, combien était peu fondé, dans ses conclusions, le rapport présenté au Département des Travaux Publics, le 5 août 1841, par la *commission des tarifs*. Ce fut pourtant en s'appuyant sur les données de ce travail, que M. le Ministre Desmaisières, qui succéda à M. Rogier, considéra le tarif du 10 avril 1841 comme préjudiciable au trésor et crut devoir en provoquer le retrait en le remplaçant par d'autres bases. La commission avait demandé qu'on appliquât moyennement, les taux de

40 centimes par lieue pour les diligences,
30 id. id. chars-à-bancs,
20 id. id. waggons;

mais, fort heureusement, M. Desmaisières jugea convenable d'arrêter des taux moins élevés, et dont la moyenne pour chaque classe, calculée d'après les mouvements et recettes effectués, se trouve indiquée dans le tableau comparatif ci-dessous :

	PRIX MOYEN PAR LIEUE DE PARCOURS.			
	DILIGENCE.	CHAR-A-BANCS.	WAGGON.	EN MOYENNE.
	Centimes.	Centimes.	Centimes.	Centimes.
Tarif du 10 avril 1841.	38.0	23.9	13.8	19.0
Tarif du 17 août 1841.	35.0	27.0	16.7	21.3
Différence par lieue de parcours.	— 3.0	+ 3.1	+ 2.9	+ 2.3
Différence proportionnelle. . . .	— 8 °/₀	+13 °/₀	+21 °/₀	+12 °/₀

Le nouveau tarif constituait donc, par rapport à celui du 10 avril 1841, une diminution de 8 p. °/₀ dans les prix des diligences et une augmentation de 13 et de 21 p. °/₀ dans les prix des deux autres classes de voitures, respectivement.

Ces nouvelles bases furent décrétées, comme nous l'avons dit, le 17 août 1841, à la suite d'un *rapport au Roi* présenté par M. le Ministre, le 14 du même mois.

La substance principale de ce document, destiné spécialement à combattre le tarif alors en vigueur, peut se réduire aux considérations suivantes que nous en extrayons :

« Votre majesté a pensé que l'avenir du vaste système de communications nouvelles » décrété par les lois du 1er mai 1834 et du 26 mai 1837, pourrait se trouver gravement » compromis, si, par une enquête approfondie et présentant toutes les garanties dési- » rables, on n'arrivait pas à une bonne solution de la question des péages, jusqu'ici si » vivement controversée; elle a, en conséquence, daigné sanctionner l'institution d'une » commission présidée par M. le lieutenant-général Évain, Ministre d'État, et composée, » en outre, d'honorables membres de la Chambre des Représentants; cette commission » ayant pour mission de suivre l'expérience des tarifs provisoires décrétés le 10 avril, de » comparer ces tarifs, par les résultats, *avec les tarifs antérieurs* et d'émettre *un avis* » *motivé* sur les bases des tarifs à sanctionner ultérieurement par Votre Majesté.

» Cette commission, ainsi que Votre Majesté pourra s'en assurer en prenant connais- » sance du contenu de son rapport, s'est entourée de tous les renseignements propres à » fixer son opinion, et, de mon côté, je n'ai rien négligé pour lui fournir tous les docu- » ments de nature à jeter quelque jour sur la question.

» De concert avec elle, j'ai voulu que chacun des employés et fonctionnaires de l'admi- » nistration des chemins de fer en exploitation fût requis d'émettre son opinion, en » l'appuyant de la citation des faits qu'il avait été à même d'observer *pendant les trois mois* » *d'expérience*.

» Les rapports qui me sont parvenus, à ce jujet, et sur lesquels la commission a porté » ses investigations, peuvent se résumer en ces termes :

» Les bureaux sont unanimes sur les points suivants :

» 1° Une conséquence manifeste de la tarification des places est de refouler les voyageurs » *des diligences dans les chars-à-bancs* et des chars-à-bancs dans les waggons.

» 2° Les voyageurs prennent deux ou trois coupons pour un seul voyage, et gagnent à » cette combinaison, au détriment du chemin de fer.

3° Le nouveau système n'a guère accru le nombre des voyageurs; mais il augmente » les embarras et les dépenses, sans aucune espèce de profit pour le trésor. »

Or, ces conclusions, comme on a pu en juger par les développements que nous avons fournis dans les trois derniers chapitres, sont tout à fait inexactes. Ainsi, 1° en ce qui concerne le refoulement des voyageurs des diligences dans les chars-à-bancs, on a vu que cette circonstance était due, non à la tarification, mais uniquement aux améliorations apportées à la disposition des chars-à-bancs; 2° en ce qui regarde le nombre de voyageurs qui, prétenduement, auraient pris deux ou trois coupons pour un seul voyage, le fait, fût-il vrai, n'aurait rien de commun avec les bases du taux *moyen* par lieue; de sorte que la perte dans les recettes qu'on lui attribue, ne serait nullement due à la réduction générale des prix consacrée par le tarif du 10 avril; 3° enfin, quant à l'allégation que le nombre des voyageurs n'aurait pas reçu d'accroissement sous le régime du tarif du 10 avril,

elle est contredite de la manière la plus formelle par les faits, dont la commission des tarifs n'a pas même contesté la réalité.

Mais si l'appréciation des résultats du tarif du 10 avril 1841, mis en parallèle avec ceux du tarif du 3 février 1839, fut mal faite, la comparaison de ces mêmes résultats avec ceux obtenus par l'application du tarif du 17 août 1841, fut peut-être encore plus irrationnelle.

Pour s'en convaincre il suffit de jeter les yeux sur la conclusion à laquelle aboutit le 3e rapport que présenta la commission, sur l'emploi du tarif du 17 août 1841, conclusion que M. le Ministre des Travaux Publics reproduisit en ces termes à la page LXIII du compte-rendu adressé aux Chambres Législatives en juin 1842 :

« Pendant la période d'essai de mon tarif du 17 août, quoique les prix des voitures de » 2e et de 3e classe fussent notablement plus élevés que ceux du tarif du 10 avril, le » nombre de voyageurs a atteint, *pour le moins*, celui du tarif précédent, si l'on fait attention aux distances parcourues, et a produit, par comparaison aux résultats de ce même » tarif, une recette en plus de 2,595 fr. par jour, terme moyen, soit *un million* environ » par année. »

Cette opinion entra d'ailleurs si profondément dans l'esprit de M. Desmaisières, qu'il en renouvela l'expression dans le compte-rendu publié le 12 avril 1843, où on lit, page XII, ce qui suit :

« La même commission a été chargée de suivre l'expérience de ce nouveau tarif et elle a » constaté qu'il produisait 2,545 fr. de plus en recettes, par jour, que le tarif du 10 avril, » soit *un million* par an, avec une exploitation moyenne de 67 lieues et $\frac{3}{4}$ pendant l'année » entière. »

Or la recette des voyageurs pendant l'exercice 1841, et nonobstant l'application pendant 8 $\frac{1}{3}$ mois de tarifs que l'on déclare plus favorables que celui du 10 avril, ne s'éleva qu'à 4,110,519 fr., soit à 4 millions de francs (1). Pour que le tarif de M. Desmaisières pût produire, dans une année, 1 million ou $\frac{1}{4}$ de plus que celui de M. Rogier, il aurait fallu que, moyennement, tous les prix fussent majorés de $\frac{1}{4}$, tout en admettant, ce qui est tout à fait impossible, que la circulation restât absolument la même, malgré cette augmentation de prix.

Mais cette condition d'une augmentation de $\frac{1}{4}$ dans les prix a été loin d'être réalisée, puisque le tarif du 17 août, comparé à celui de 10 avril, n'offrait, en moyenne, qu'une majoration de 13 p. % sur les chars-à-bancs et de 21 p. % sur les waggons, et accordait même une réduction de 8 p. % sur les diligences : de manière que le taux moyen ne s'élevait qu'à 12 p. % de plus dans le tarif du 17 août que dans celui du 10 avril.

Cette conclusion d'une augmentation de 25 p. % dans les recettes, que la com-

---

(1) *Voir* le compte-rendu publié le 12 avril 1843, tableau n° X?.

mission attribuait au tarif du 17 août, était donc un véritable contre-sens et il semble que l'inadmissibilité si évidente d'un semblable corollaire aurait dû faire comprendre qu'il ne pouvait avoir été déduit que d'une appréciation erronée.

Le travail de la commission présente d'ailleurs une autre inconséquence que nous devons signaler et qui est tout aussi majeure que celle dont il vient d'être question.

Dans son 3e rapport, daté du 31 janvier 1842, la commission, comparant entr'eux (page 105) les résultats obtenus pendant la période du 21 août au 31 décembre, savoir, en 1840 sous le régime du tarif Nothomb et en 1841 sous celui du tarif Desmaisières, déclare que ce dernier tarif a donné une augmentation moyenne, par jour, de 1,226 voyageurs et de 1,268 francs : ce qui revient à dire que le tarif Desmaisières, qui présentait une réduction de 7 p. °/o sur le prix *moyen* du tarif Nothomb, avait fourni, terme moyen, des augmentations de 20 p. °/o en mouvements et de 12 $\frac{1}{2}$ p. °/o en recettes.

Admettons, ce qui est une hypothèse gratuite, que tels aient été, en réalité, les effets opérés par le tarif du 17 août 1841, et supposons que le tarif Rogier n'ait jamais été appliqué, ce qui réduirait le travail de la commission à un parallèle entre les tarifs Desmaisières et Nothomb. Quels seraient, dans ce cas, les enseignements qui résulteraient des chiffres posés par la commission? C'est que le tarif Desmaisières offrant, en moyenne, des prix *plus bas* que ceux du tarif Nothomb, aurait fourni des résultats *plus favorables* que ce dernier tarif : d'où l'on aurait pu conclure, avec raison, que les bas prix de transport étaient les plus productifs. Telle n'est pas, pourtant, la conclusion que la commission déduit de ce fait : bien au contraire, elle préconise les tarifs élevés et maintient sa proposition de porter à 40, 30 et 20 centimes par lieue, les prix respectifs que M. Desmaisières avait, prudemment, fixés à des taux inférieurs.

Comparaison des résultats obtenus en mai 1842 et en mai 1841, sous l'application respective des tarifs Desmaisières et Rogier.

Nous avons déjà dit que, pour juger sainement du plus ou moins d'avantages qu'offrent les résultats de l'application de tarifs différents, il faut que toutes les autres circonstances qui influent sur la circulation, restent les mêmes et, partant de ce principe, nous avons fait voir qu'on ne pouvait mettre en parallèle le tarif du 10 avril 1841 avec celui du 17 août suivant, qu'en comparant les mouvements et recettes du mois de *mai*, dans chacun des deux exercices 1841 et 1842.

Reprenons donc maintenant les tableaux annexés sous les nos 9 et 9bis, qui présentent ces résultats pour les relations réciproques entre les 39 stations qui y sont désignées.

Ces tableaux se résument comme suit :

ÉPOQUES.	MOUVEMENTS.				RECETTES.			
	DILIGENC.	CHARS-A-B.	WAGGONS.	TOTAUX.	DILIGENC.	CHARS-A-B.	WAGGONS.	TOTAUX.
Mai 1841......	13,359	55,723	150,371	Voyageurs. 219,453	Fr. 50,430	104,437	125,840	Fr. 280,707
Mai 1842	15,680	40,328	132,316	188,324	54,053	87,177	140,226	281,456
Différences....	+ 2,321	−15,395	−18,055	Voyageurs. −31,129	+ 3,623	−17,260	+14,386	Fr. + 749

D'où résulte que, pour une recette totale, sensiblement égale, le tarif du 10 avril 1841 a donné 31,129 voyageurs ou 16 $\frac{1}{2}$ p. °/o de plus que l'autre.

Mais si l'on examine, dans ses détails, le tableau annexé sous le no 9, on reconnaît que quelques stations secondaires présentent, dans leurs mouvements, cette anomalie que, en 1842, le nombre de voyageurs de chaque classe a été plus grand qu'en 1841. Prenons, pour exemple, la station de Capelle, qui a donné, en mai 1841, 1,317 voyageurs, savoir :

21 en diligence,
149 en char-à-bancs,
1,147 en waggon,

tandis que, en mai 1842, avec des prix bien plus élevés pour la 2e et la 3e classe, ladite station de Capelle a fourni 1,889 voyageurs, répartis comme suit :

25 en diligence,
232 en char-à-bancs,
1,632 en waggon.

Il en est de même à l'égard des stations et haltes de Duffel, Wetteren, Aeltre, Bloemendaele, Jabbeke, Plasschendaele, Nazareth, Olsene, Wespelaer et Gingelom. En réunissant les mouvements de ces 11 stations, on trouve qu'elles ont donné ensemble, au départ, les quantités indiquées ci-après :

	MOUVEMENT TOTAL, AU DÉPART, DES 11 STATIONS PRÉCITÉES			
	DILIGENCES.	CHARS-A-BANCS	WAGGONS.	TOTAUX.
En mai 1841	290	1,752	9,940	11,982
En mai 1842	345	1,957	12,935	15,237
Augmentation en mai 1842	55	205	2,995	3,255

Nécessairement l'élévation des tarifs n'a pas produit, en 1842, cette augmentation du nombre de voyageurs, tout au contraire ; de sorte que l'accroissement qu'a reçu le mouvement partant de chacune de ces 11 stations, est dû à des causes toutes particulières, mais qui nous sont inconnues.

Quoi qu'il en soit, ces résultats nous font une loi de rejeter du groupe de stations dont nous nous occupons, celles, au nombre de 11, que nous avons désignées ci-dessus, de manière que, dans la comparaison que nous allons établir, nous ne prendrons que les relations réciproques qui ont eu lieu, en mai 1841 et en mai 1842, entre les 28 autres stations.

Les mouvements et recettes fournis par les relations réciproques de ces 28 stations, sont relevés, pour chaque lieu de départ, dans les quatre tableaux ci-annexés sous les nos 16, 16bis, 17 et 17bis, lesquels se résument comme suit :

ÉPOQUES.	MOUVEMENTS RÉCIPROQUES ENTRE LES 28 STATIONS.				RECETTES CORRESPONDANTES.			
	DILIGENCES	CHARS-A-B.	WAGGONS.	TOTAUX.	DILIGENCES	CHARS-A-B.	WAGGONS.	TOTAUX.
				Voyageurs.	Fr.	Fr	Fr.	Fr.
Mai 1841......	12,804	52,071	129,841	194,716	48,748	99,775	114,352	262,875
Mai 1842.......	15,024	36,794	108,560	160,378	52,313	82,247	126,065	260,625
Différences.....	+ 2,220	—15,277	—21,281	—34,338	+ 3,565	—17,528	+11,713	— 2,250

ce qui fait voir que, pour ce qui concerne les relations entre lesdites stations, le mois de mai 1841, sous le régime du tarif du 10 avril, a donné 34,338 voyageurs et 2,250 fr. de recettes *de plus* que le mois de mai 1842, sous l'application du tarif du 17 août 1841.

Les avantages relatifs du 1er tarif au 2e seraient encore mieux marqués sans les deux circonstances suivantes : la première c'est que les prix décrétés par M. Rogier n'ayant été mis en vigueur qu'à la date du 1er mai, l'influence de ce tarif n'a pu, comme nous l'avons déjà dit, s'exercer immédiatement avec toute son intensité et que, dès lors, le mois de mai 1841 n'a pas présenté toute la majoration de mouvements et, par suite, de recettes, qu'il eût pu donner. La seconde circonstance c'est que, en mai 1842, la ligne du Midi étant ouverte jusqu'à Mons, a dû fournir, par sa réaction sur les lignes du Nord, de l'Ouest et de l'Est, un mouvement de voyageurs qui devait être beaucoup moindre en mai 1841, alors que cette ligne du Midi n'était exploitée que jusqu'à Tubise seulement.

Analysons maintenant les résultats que nous avons mis ci-dessus en parallèle, pour l'ensemble des relations qui ont eu lieu en mai 1841 et en mai 1842, entre les 28 stations dont il s'agit.

D'abord on voit que les diligences ont donné plus de voyageurs et même plus de recettes en 1842 qu'en 1841. Or ce fait est une conséquence du principe dont nous avons déjà reconnu l'existence, et que nous avons énoncé sous cette forme que plus grande sera la différence entre les taux de deux classes de voitures, et plus aussi sera grand le nombre de voyageurs qui déserteront la classe supérieure pour passer dans la classe inférieure. Ici le principe se manifeste par la réciproque : en effet l'on avait, en 1842, rapproché le prix de la diligence de celui du char-à-bancs, en abaissant le premier de 8 p. °/₀ et en augmentant l'autre de 13 p. °/₀. La différence de prix, ou l'économie à réaliser, étant moins considérable qu'auparavant, a décidé une partie de voyageurs des chars-à-bancs à prendre les diligences. Le nombre de ces voyageurs qui passèrent de la 2e classe à la 1re, ayant été de 2,220, a augmenté ainsi de 17 °/₀ les mouvements relatifs aux diligences.

Mais en élevant de 13 p. °/₀ le prix du char-à-bancs, on devait nécessairement déterminer une certaine quantité de voyageurs de cette classe à prendre les waggons et c'est ce qui, en réalité, a eu lieu dans une proportion considérable. En effet, le nombre de voyageurs en chars-à-bancs, qui, en mai 1841, avait été de 52,071, tomba, en mai 1842, à 36,794, soit à 15,277 en moins ; de sorte que si l'on tient compte de ceux qui passèrent, au nombre de 2,220, de la 2e classe à la 1re, on en conclura que 15,277—2,220 ou 13,057 autres voyageurs de la 2e classe passèrent dans la 3e. Or une diminution de 13,057 sur 52,071 représente environ 25 p. °/₀.

Enfin, quant aux waggons, on pouvait être assuré à l'avance qu'en en élevant les prix, on réduirait le chiffre de la circulation de cette classe. Pour apprécier ici cette réduction, nous remarquerons d'abord que les 108,360 voyageurs de la 3e classe, obtenus en mai 1842, devaient en comprendre, d'après ce que nous venons de dire, 13,057 qui avaient abandonné les chars-à-bancs ; de manière

que, de l'ancienne circulation des voyageurs en waggons, qui s'était élevée, en mai 1841, à 129,841, il n'en resta plus, en mai 1842, que 108,560—13,057 ou 95,503. La perte réelle de circulation comporta donc, en mai 1842, 34,338 voyageurs, ce qui correspond à une diminution de 26 $\frac{1}{2}$ p. °/₀ sur la 3ᵉ classe.

Ainsi les changements qu'a apportés, à l'égard des 28 stations dont il s'agit, le tarif du 17 août 1841, par rapport à celui du 10 avril, se ramènent, d'après les développements qui précèdent, à ceci :

1° *Réduction de 8 p. °/₀ dans les prix des diligences et augmentation de 17 p. °/₀ dans les mouvements de 1ʳᵉ classe;*

2° *Majoration de 13 p. °/₀ dans les prix des chars-à-bancs et diminution de 25 p. °/₀ dans les mouvements de 2ᵉ classe;*

3° *Majoration de 21 p. °/₀ dans les prix des waggons et diminution de 26 $\frac{1}{2}$ p. °/₀ dans les mouvements de 3ᵉ classe.*

Jusqu'ici nous n'avons pas tenu compte des parcours totaux effectués par les voyageurs, c'est-à-dire du nombre de *voyageurs-kilomètres :* la comparaison entre les quantités de cette nature, pour les 28 stations dont il s'agit, est indiquée dans le relevé suivant :

	NOMBRE DE VOYAGEURS-KILOMÈTRES.			
	DILIGENCES.	CHARS-A-BANCS	WAGGONS.	TOTAUX.
Mai 1841 (28 stations)	646,936	2,107,265	4,181,554	6,935,755
Mai 1842 (id.)	750,239	1,530,986	3,783,033	6,064,258
Différences totales	+103,303	—576,279	—398,521	—871,497
Différences proportionnelles . .	+ 16 °/₀	—27.3 °/₀	— 9.5 °/₀	—12.6 °/₀

Somme toute, si l'on compare entr'eux les résultats généraux relatifs aux 28 stations dont nous nous occupons, on voit que, sur l'ensemble, le tarif du 17 août a déterminé, en mai 1842, par rapport au mois correspondant de 1841, savoir :

1° Une diminution de voyageurs de 34,338 ou de 17 $\frac{2}{3}$ p. °/₀;

2° Une diminution de voyageurs-kilomètres de 871,497 ou de 12 $\frac{1}{2}$ p. °/₀;

3° Une aggravation moyenne de dépense pour les voyageurs de 12 p. °/₀, et pourtant

4° Une diminution de 2,250 fr. ou d'environ 1 p. °/₀ dans les recettes.

Ces conclusions sont, comme on voit, bien différentes de celles que l'on trouve dans les comptes-rendus publiés en 1842 et en 1843, où l'on soutient, d'après les rapports de la commission spéciale, que le tarif de M. Desmaisières produisait des recettes de 25 p. °/₀ plus élevées que celles qu'on pouvait obtenir sous le régime du tarif de M. Rogier.

Parallèle entre les résultats donnés par les deux tarifs du 17 août 1841 et du 3 février 1839.

Il nous reste maintenant à comparer, dans leurs résultats, le tarif Desmaisières au tarif Nothomb.

Pour agir d'une manière aussi rationnelle que possible, nous devons établir nos parallèles pour des époques où toutes les circonstances, à l'exception de celles des tarifs, aient été identiques. Or nous savons que les améliorations apportées aux voitures en janvier 1841, déterminèrent un déclassement de voyageurs qui modifia tout à la fois le chiffre des mouvements et celui des recettes. Il convient donc de ne comparer le tarif Desmaisières au tarif Nothomb que pendant des periodes où le déclassement dont il s'agit était déjà opéré, c'est-à-dire des périodes commençant au mois de janvier 1841. D'autre part le tarif Nothomb n'ayant été appliqué, en 1841, que jusqu'au 30 avril, nous ne trouvons, pour époques de comparaison à prendre, que celles des mois de janvier, février, mars et avril des années 1841 et 1842, le réseau exploité des lignes Nord-Ouest-Est étant resté absolument le même pendant les 4 premiers mois de chacun des deux exercices 1841 et 1842.

Or voici, en ne prenant que les départs des stations principales dudit réseau, les mouvements et recettes qu'on obtint pendant chacune des deux périodes.

STATIONS DE DÉPART.	Résultats obtenus pendant les 4 mois de janvier, février, mars et avril 1841. (Tarif du 3 février 1839.)								Résultats obtenus pendant les 4 mois de janvier, février, mars et avril 1842. (Tarif du 17 août 1841.)							
	MOUVEMENTS.				RECETTES.				MOUVEMENTS.				RECETTES.			
	DILIGENC.	CH.-A-B.	WAGGONS	TOTAUX.	DILIGENCES.	CHARS-A-B.	WAGGONS.	TOTAUX.	DILIGENC.	CH.-A-B.	WAGGONS	TOTAUX.	DILIGENCES.	CHARS-A-B.	WAGGONS.	TOTAUX.
Bruxelles	13,105	39,115	55,292	107,513	61,014 10	98,840 30	76,985 30	236,839 70	16,967	37,269	67,327	121,563	68,155 75	95,283 00	85,928 10	249,306 85
Vilvorde	409	3,820	14,118	18,347	783 20	3,841 55	7,408 05	12,032 80	611	4,502	16,670	21,783	834 00	3,246 85	6,443 85	10,524 70
Malines	3,356	20,181	33,731	57,268	8,734 75	29,146 55	31,566 55	69,447 85	5,038	16,698	38,325	60,061	9,888 00	24,619 95	31,208 00	65,715 95
Anvers	7,151	20,714	23,250	51,115	28,345 75	48,788 85	35,866 30	113,000 90	8,300	19,216	26,737	54,253	30,513 25	50,414 25	39,692 50	120,619 00
Termonde	748	6,260	10,994	18,002	2,083 25	10,698 75	11,849 25	24,631 25	1,004	5,735	14,785	21,524	2,914 50	11,172 75	15,922 25	30,009 50
Gand	5,640	23,684	36,343	65,667	24,666 85	54,904 70	47,453 60	127,025 15	6,469	19,771	44,551	70,791	26,890 00	50,795 25	55,437 25	133,122 50
Bruges	2,049	8,369	15,070	25,488	8,892 00	19,542 35	17,729 90	46,164 25	2,241	7,635	20,036	29,912	9,588 50	18,287 75	20,367 75	48,244 00
Ostende	1,408	4,806	7,074	13,288	8,783 75	12,711 15	8,406 75	29,900 65	1,626	4,711	8,865	15,202	9,299 00	12,717 25	11,297 75	33,314 00
Deynze	196	3,001	5,743	8,940	524 75	4,112 95	4,888 15	9,525 85	218	2,159	9,436	11,813	537 25	3,334 50	6,392 50	10,134 25
Courtray	1,764	8,490	9,945	20,199	10,379 00	25,872 95	19,588 90	55,840 85	1,970	7,096	15,641	24,707	10,586 00	23,686 25	23,736 25	58,008 50
Louvain	2,418	13,033	18,970	34,421	7,453 75	24,285 15	21,939 05	53,677 95	3,407	11,682	22,473	37,562	10,119 75	24,328 50	26,055 75	60,504 00
Tirlemont	655	5,756	9,903	16,313	2,273 25	11,637 15	12,356 90	26,267 30	1,001	5,176	12,767	18,944	3,283 50	11,202 50	14,332 75	28,818 75
St-Trond	570	2,990	5,327	8,887	3,811 00	7,520 40	7,346 25	17,677 65	618	2,702	6,176	9,496	3,029 75	8,161 50	8,845 75	20,037 00
Ans (Liége)	2,858	7,706	11,168	21,732	22,379 00	31,660 10	24,597 60	78,636 70	3,474	7,371	15,256	26,101	26,302 25	32,096 75	31,748 50	90,147 50
Totaux pour les 14 stations.	42,327	167,925	256,927	467,170	189,124 40	383,542 90	328,001 55	900,668 85	52,944	151,725	319,045	523,714	211,930 50	369,247 05	377,406 95	958,586 30

Ce tableau se résume comme suit :

ÉPOQUES D'EXPLOITATION.	MOUVEMENTS.				RECETTES.			
	DILIG.	CH.-A-B.	WAGG.	TOTAUX.	DILIG.	CH.-A-B.	WAGG.	TOTAUX.
				Voyag	Fr.	Fr	Fr	Fr.
Janvier, février, mars et avril 1841.	42,327	167,925	256,927	467,179	189,124	383,543	328,002	900,669
Id., id., id., id. 1842.	52,944	151,725	319,045	523,714	211,930	369,247	377,409	958,586
Différences totales.	+10,617	—16,200	+62,118	+56 535	—22,806	+14,296	+49,407	+57,917

En examinant les données ci-dessus on voit que les résultats partiels, aussi bien que les résultats totaux, attestent, presque sans aucune exception, ce principe, déjà reconnu en plusieurs autres circonstances, que : *pour chaque classe de voiture, le mouvement et la recette ont été d'autant plus ou d'autant moins élevés que le tarif a été plus ou moins bas.*

Ainsi 1° les prix des diligences ayant été diminués par le tarif Desmaisières, le mouvement de cette classe s'est accru de 10,617 voyageurs et le produit de 22,806 francs.

2° Les prix des chars-à-bancs ayant été majorés par ledit tarif, le mouvement de cette classe a diminué de 16,200 voyageurs et la recette de 14,296 francs.

3° Les prix des waggons ayant été diminués, le mouvement de cette classe s'est accru de 62,118 voyageurs et la recette de 49,407 francs.

4° En somme, le prix *moyen,* résultant de l'application du tarif Desmaisières, étant inférieur à celui du tarif Nothomb, le mouvement total s'est accru de 56,535 voyageurs et le produit total de 57,917 francs.

On dira peut-être que, pendant les 4 premiers mois de 1842, la circulation, par suite de causes ignorées, a pu prendre un accroissement spécial, indépendant du tarif. Mais en admettant même que cela fût, le principe n'en serait pas moins vrai, puisque, sur la classe de voiture où les prix ont été majorés, c'est-à-dire sur les chars-à-bancs, le mouvement et la recette ont diminué, malgré l'augmentation générale sur l'ensemble.

CHAPITRE VII.

DE L'INFLUENCE DES TARIFS SUR LES PÉRIODES DIVERSES DE L'ANNÉE. — CALCUL DES RÉSULTATS QU'ON EUT OBTENUS EN 1845 SOUS L'APPLICATION DU TARIF DE 1838.

Nous avons déjà eu plusieurs fois l'occasion de reconnaître que les effets des tarifs bas étaient bien plus favorables pendant l'été que pendant les autres saisons, notamment que pendant les mois de janvier et février. Dans le parallèle qui se trouve résumé au tableau de la page 10, nous avons vu que les recettes du 1er trimestre 1838 n'avaient, pour le même groupe de relations, dépassé celles du trimestre correspondant de 1845, que de 2.21 p. %; que, de même, pendant les 4 derniers mois de l'exercice, l'excédant relatif de recettes, entre 1838 et 1845, ne s'était élevé qu'à 4.23 p. %; tandis que, pendant les 4 mois d'avril, mai, juin et juillet, cet excédant relatif avait atteint la proportion de 20 p. %.

Mais pour comparer entr'eux les résultats des exercices 1838 et 1845, il faudrait tenir compte du déclassement des voyageurs, qui s'est opéré en janvier 1841, à la suite des améliorations apportées aux chars-à-bancs. A cet égard nous n'avons, pour juger des effets produits par cette circonstance, que l'expérience fournie pendant les 4 premiers mois des années de 1840 et 1841; et nous avons vu, au chap. IV, que, sur cette période de 4 mois, les améliorations dont il s'agit avaient eu pour résultat total de majorer les mouvements de 3.45 p. % et de diminuer les recettes de 3.71 p. %.

Sans savoir quelles seraient, à l'égard des autres périodes de l'année, les conséquences des améliorations apportées aux voitures, au moins voyons-nous qu'en ce qui concerne le 1er trimestre, les recettes de voyageurs en 1838 s'élèvent, relativement, à un chiffre moindre qu'en 1845, puisque nous n'avons trouvé d'une part qu'une augmentation de 2.21 p. %, tandis que nous devons diminuer le produit total dans la proportion de 3.71 p. %.

On voit par là que, en réalité, l'emploi du tarif de 1838 aurait déterminé, pour le premier trimestre, un déficit, assez faible à la vérité, puisqu'il ne serait que de $1\frac{1}{2}$ p. %.

Mais si nous réunissions les 4 mois de janvier, février, mars et avril, nous trouverions des résultats qui, dans leur totalité, n'accuseraient pas de perte, comme il n'y en a pas non plus sur les 4 mois réunis de septembre, octobre, novembre et décembre. C'est par ce motif que nous avons cru utile de diviser l'année en 3 périodes de 4 mois chacune.

Cela posé, nous avons cherché quelles ont été les proportions réelles de mouvements et de recettes pour les 3 périodes en question, entre les années 1837 et 1838 d'une part, et 1845 de l'autre.

Pour cela nous avons pris, d'époque en époque, les résultats obtenus pour le réseau exploité, en laissant à part les relations dues aux stations extrêmes qui, en 1837 ou en 1838, ne se trouvaient pas dans les mêmes conditions d'importance propre qu'en 1845.

Ces résultats nous ont conduit aux parallèles suivants :

TABLEAU COMPARATIF DES RÉSULTATS OBTENUS

ENTRE LES MÊMES STATIONS ET PENDANT LES MÊMES PÉRIODES, EN 1837 ET EN 1845.

PÉRIODES.	NOMBRE de stations dont les relations réciproques sont prises en considération.	RÉSULTATS obtenus en 1837, sous l'application du tarif de M. De Theux.		RÉSULTATS obtenus en 1845, sous l'application du tarif actuel.		DIFFÉRENCES TOTALES PAR PÉRIODE.		DIFFÉRENCES proportionnelles, par rapport aux résultats obtenus en 1845.	
		Mouvemts	Recettes.	Mouvemts	Recettes.	Mouvemts	Recettes.	Mouvemts	Recettes.
		Voyag	Fr.	Voyag.	Fr.	Voyag.	Fr.		
Janvier Février Mars Avril	8	223,368	220,071	169,562	208,062	53,806	12,009	31.73 %	5.77 %
Mai Juin Juillet Août	8	423,100	390,018	243,736	312,018	179,364	78,000	73.59 %	25.00 %
Septembre Octobre Novembre Décembre	8 14 14 14	399,609	386,986	283,863	371,408	115,746	15,578	39.47 %	4.19 %
Totaux et moyennes pour l'année entière		1,046,077	997,075	697,161	891,488	348,916	105,587	50.05 %	10.59 %

TABLEAU COMPARATIF DES RÉSULTATS OBTENUS

ENTRE LES MÊMES STATIONS ET PENDANT LES MÊMES PÉRIODES, EN 1838 ET EN 1845.

PÉRIODES.	NOMBRE de stations dont les relations réciproques sont prises en considération.	RÉSULTATS obtenus en 1838, sous l'application du tarif de M. De Theux.		RÉSULTATS obtenus en 1845, sous l'application du tarif actuel.		DIFFÉRENCES TOTALES PAR PÉRIODE.		DIFFÉRENCES proportionnelles, par rapport aux résultats obtenus en 1845.	
		Mouvemt.	Recettes.	Mouvemt.	Recettes.	Mouvemt.	Recettes.	Mouvemt.	Recettes.
		Voyag.	Fr.	Voyag.	Fr.	Voyag.	Fr.		
Janvier	14	347,628	351,933	254,262	334,682	93,366	17,251	36.72 %	5.15 %
Février	14								
Mars	14								
Avril	18								
Mai	18	733,071	740,364	463,412	618,539	270,659	121,825	58.33 %	19.70 %
Juin									
Juillet									
Août (porté d'après les résultats de juillet)									
Septembre	24	649,164	781,554	484,388	749,846	164,776	31,708	34.02 %	4.23 %
Octobre									
Novembre									
Décembre									
Totaux et moyennes pour l'année entière		1,729,863	1,873,851	1,201,062	1,703,067	528,801	170,784	44.03 %	10.03 %

En comparant ces deux tableaux on voit que, nonobstant l'inégalité des réseaux exploités en 1837 et en 1838, les augmentations proportionnelles obtenues par rapport à l'exercice 1845, ne diffèrent pas très sensiblement dans les deux années; cependant, en ce qui concerne la période d'été, l'excédant de recettes qui est de 19.70 p. % pour l'année 1838, s'élève à 25 p. % pour l'année 1837. Cette différence provient d'un fait déjà expliqué au chap. II, page 6, c'est-à-dire de ce que, à cette époque de 1837, la station de Malines était un lieu de passage pour communiquer entre le chemin de fer d'Anvers à Malines et la chaussée de Malines vers Louvain, Tirlemont, St.-Trond, Liége, etc. Cette circonstance vint à cesser

par l'ouverture de la section de Malines à Louvain, qui eut lieu au commencement de septembre 1837 ; aussi voit-on que, pour la 3e période, la proportion de recettes est presqu'égale en 1837 et en 1838.

Maintenant si l'on tient compte de l'influence exercée par les améliorations apportées aux chars-à-bancs en 1841, et qu'on suppose que ces améliorations aient eu pour effet *moyen* de majorer les mouvements de 3.45 p. % et de diminuer les recettes de 3.71 p. % on formera, pour l'exercice 1838, le tableau suivant, qui est celui que nous admettrons comme établissant le parallèle cherché entre les résultats relatifs produits par les tarifs De Theux et Desmaisières.

PÉRIODES.	NOMBRE DE STATIONS.	RÉSULTATS de 1838, modifiés en raison de l'influence exercée par les améliorations qui furent apportées aux chars-à-bancs, en 1841.		RÉSULTATS OBTENUS EN 1843.		DIFFÉRENCES TOTALES PAR PÉRIODE.		DIFFÉRENCES proportionnelles, par rapport aux résultats obtenus en 1843.	
		Mouvemts	Recettes.	Mouvemts	Recettes.	Mouvemts	Recettes.	Mouvemts	Recettes.
		Voyag	Fr.	Voyag.	Fr.	Voyag	Fr.		
Janvier . . . . Fevrier . . . . Mars . . . . Avril	14 14 14 18	359,621	338,876	254,262	334,682	105,359	4.194	41.44 %	1.25 %
Mai . . . . Juin . . . . Juillet . . . . Août.	18	758,762	712,897	462,412	618,539	296,350	94,358	64.09 %	15.25 %
Septembre . . . . . Octobre. . . . . . . Novembre. . . . . . Decembre.	24	671,560	752.558	484,388	749,846	187,172	2,712	38.64 %	0.36 %

En admettant les proportions indiquées dans le tableau ci-dessus, nous pouvons calculer les mouvements et recettes présumés qu'on eût obtenus en 1843, pour l'ensemble des relations desservies par les lignes de l'État, si, au lieu du tarif en vigueur, on avait eu appliqué les bases de 1838. Ce calcul donne lieu à la formation du tableau suivant :

PÉRIODES.	RÉSULTATS obtenus en 1845.		RÉSULTATS présumés qu'on eût obtenus sous l'application du tarif de 1838.		AUGMENTATIONS présumées qu'on eût obtenues par le tarif de 1838.		AUGMENTATIONS proportionnelles, par rapport aux résultats fournis par l'exercice 1845.	
	Mouvem^ts	Recettes.	Mouvem^ts	Recettes.	Mouvem^ts	Recettes.	Mouvem^ts	Recettes.
	Voyag.	Fr.	Voyag.	Fr.	Voyag.	Fr.		
Janvier, février, mars et avril	898,569	1,561,365	1,270,936	1,580,882	372,367	19,517	41.44 °/₀	1.25 °/₀
Mai, juin, juillet et août	1,348,093	2,559,332	2,211,686	2,949,632	863,593	390,300	64.09 °/₀	15.25 °/₀
Septemb., octob., novemb. et décemb.	1,196,404	2,217,606	1,658,694	2,225,569	462,290	7,963	38.64 °/₀	0.36 °/₀
Totaux pour l'année entière. . .	3,443,066	6,338,303	5,141,316	6,756,103	1,698,250	417,800	49.32 °/₀	6.59 °/₀

Si, en regard de ces résultats, l'on met la proportion des prix résultant des taux moyens des deux tarifs, proportion qui se trouve établie comme suit :

	PRIX MOYEN PAR LIEUE DE PARCOURS.			
	DILIGENCES.	CH.-A-BANCS	WAGGONS.	EN MOYENNE
	Centimes.	Centimes.	Centimes.	Centimes.
Tarif De Theux, appliqué en 1838....................	32.8	22.1	13.3	18.1
Tarif Desmaisières, aujourd'hui en vigueur...........	35.0	27.0	16.7	21.3
Différence par lieue................................	2.2	4.9	3.4	3.2
Id. proportionnelle, par rapport au tarif actuel..	6.29 °/₀	18.15 °/₀	20.36 °/₀	15.02 °/₀

on arrivera, en définitive, à cette conclusion que le tarif de 1838, pour une réduction moyenne de 15 p. °/₀ dans les prix du tarif actuel, présente sur celui-ci l'avantage de procurer des augmentations de 49.32 p. °/₀, en mouvements, et de 6.59 p. °/₀ en recettes brutes.

CHAPITRE VIII.

DE L'ABAISSEMENT DES PRIX DE TRANSPORT DES VOYAGEURS. — CONSIDÉRATIONS RELATIVES AUX EXPÉRIENCES FAITES EN BELGIQUE ET A L'ÉTRANGER, SUR LA MISE EN VIGUEUR DE TARIFS RÉDUITS.

Les développements que nous avons exposés dans les chapitres qui précèdent, établissent, à la dernière évidence, la supériorité d'avantages de toute nature qu'offre le système des bas prix de transport sur celui des tarifs élevés. Nous avons vu, en effet, que suivant que le taux était fixé plus ou moins bas pour une classe quelconque de voiture, les mouvements et les recettes qu'on obtenait, pour ladite classe, étaient aussi, respectivement, plus ou moins favorables.

Cette supériorité du système du *bon marché,* qui se reconnaît d'ailleurs en tant d'autres circonstances, avait été, au début de l'exploitation de nos chemins de fer, parfaitement comprise par le Gouvernement. Aussi, de 1835 à 1839, sous le régime du premier tarif, établi sur des bases libérales, la circulation relative fut-elle portée à un degré tout à fait inattendu, tandis que, du jour où l'on majora les péages, le nombre de voyageurs décrut dans une proportion très forte.

L'élévation des prix, qui eut lieu en février 1839, n'était que le résultat d'une erreur d'appréciation, fort excusable sans doute à l'époque où elle fut commise; mais, chose inconcevable, cette erreur, qui fut si préjudiciable au public et au trésor même, est encore debout aujourd'hui. Neuf années se sont écoulées depuis qu'on a renoncé au tarif de M. De Theux et, jusqu'ici, l'on ne s'est pas encore rendu compte des effets qu'il produisit. Aussi, malgré l'essai tenté en 1841 par M. Rogier, essai qu'on laissa si incomplet et qui fut si mal apprécié, la question des tarifs de voyageurs, toujours controversée et jamais approfondie, n'a pas fait un pas en avant; bien au contraire, l'opinion qui accorde la préférence aux tarifs élevés règne encore aujourd'hui dans toute sa force, au point que, s'il fallait en croire certaines personnes, on augmenterait encore les prix actuels.

A quoi faut-il donc attribuer une opinion aussi peu fondée? D'abord à la publication de rapports mal conçus et ensuite à la persistance que l'on a mise à déclarer que les *expériences* faites, soit *en Belgique,* soit *à l'étranger,* ont condamné, sans appel, les tarifs bas, comme donnant des revenus beaucoup moins considérables que ceux qu'on obtient par le système contraire.

Or cette allégation, en ce qui concerne la Belgique, est formellement démentie

par tous les faits. Quant à ce qui se passe sur les railways étrangers, nous ignorons à quelle expérience l'on fait allusion. Est-ce, par hazard, parce que dans d'autres pays, où les péages sont plus élevés qu'en Belgique, l'on perçoit des recettes qui sont, relativement, plus fortes que chez nous? Mais nous ne trouvons là aucun élément de comparaison, car les chemins de fer, à part même bien des circonstances qui diffèrent d'une contrée à l'autre, ne donnent de produits qu'en raison des localités qu'ils desservent. On pourrait citer d'ailleurs, comme preuve contraire, ce fait que le chemin de fer allemand qui offre le plus grand produit de voyageurs est celui de Cologne à Bonn, où les tarifs sont les plus faibles et où ils sont même plus bas encore qu'en Belgique. Toutefois il n'y a là, nous le répétons, aucun élément de comparaison qui puisse faire juger de l'influence des tarifs.

Mais, dit-on, les compagnies si soigneuses de leurs intérêts, n'ont pas attendu jusqu'à ce jour pour savoir à quoi s'en tenir en pareille matière et si elles maintiennent des tarifs élevés, c'est à bon escient qu'elles en agissent ainsi; car plusieurs d'entr'elles, ajoute-t-on, ont mis, sur leurs lignes, différents systèmes en pratique, et ont, par là, reconnu l'avantage que procure l'application des prix les plus hauts.

Pour juger du plus ou moins de validité de cette objection, il faudrait connaître toutes les circonstances au milieu desquelles les essais de taux différents ont été opérés, et ces circonstances nous les ignorons complétement, aussi bien que les résultats eux-mêmes qu'on a obtenus dans les cas divers; mais rien ne prouve que les parallèles aient été étudiés là d'une manière rationnelle. En Belgique aussi on a mis en vigueur plusieurs tarifs et l'expérience a porté sur un réseau assez étendu; les résultats ont figuré dans les documents les plus authentiques; une commission spéciale a été chargée d'examiner et de comparer entr'eux ces résultats et qu'est-il pourtant advenu? C'est que cette commission a formulé des conclusions qui sont entièrement opposées à celles qui découlent de l'ensemble des faits sur lesquels elle avait à fixer son attention. Or qui peut répondre qu'il n'en ait pas été de même à l'égard de l'appréciation des effets réalisés dans les essais opérés par des compagnies?

Mais admettons que, dans les comparaisons faites par ces compagnies, les appréciations aient été exactement établies par stations de départ et de destination et supposons même qu'on y ait tenu compte de toutes les circonstances qui se sont produites pendant la durée des essais; alors encore faudrait-il connaître les époques auxquelles lesdits essais ont été pratiqués. Nous avons reconnu, en effet, que l'influence de l'abaissement des tarifs n'était pas aussi favorable dans les 8 mois compris du 1er septembre au 30 avril, que dans les 4 mois de mai, juin, juillet et août. A cet égard le tableau de la page 69 nous prouve que si, d'une part, pour une réduction moyenne de 15 p. °/₀ dans les prix, l'on a obtenu, sur un exercice entier, une augmentation de recette de 6 à 7 p. °/₀, d'autre part l'augmentation de recette sur les 4 premiers et les 4 derniers mois réunis, ne s'est pas élevée, en moyenne, à 1 p. °/₀; c'est-à-dire qu'elle n'a pas atteint une proportion suffisante pour couvrir les frais d'exploitation supplémentaire.

Or tout porte à croire que si des compagnies ont tenté des expériences sur des

abaissements de tarifs, elles ont dû choisir, pour les opérer, les périodes que nous avons reconnues être les moins favorables. En effet, ces compagnies ont dû se faire ce raisonnement, que si les tarifs réduits devaient augmenter la circulation, elles pourraient, sans nul inconvénient, transporter la totalité des voyageurs, puisque leur matériel suffisait aux transports nombreux de l'été ; et que si, au contraire, la diminution dans les péages ne donnait pas d'heureux résultats, l'expérience qui serait faite aurait été d'autant moins onéreuse qu'elle aurait porté sur l'époque où la circulation est la plus faible.

D'après cela, nous pensons, disons-nous, que les essais tentés par les compagnies auront été faits pendant la période la plus défavorable. Or, s'il en a été ainsi, les compagnies auront reconnu que l'application d'un tarif plus bas leur avait été désavantageuse et elles en auront déduit la conséquence que, puisque l'augmentation des mouvements qui en résultait, ne compensait point les effets de la diminution des péages, combinés avec les dépenses supplémentaires d'exploitation, il y avait lieu de maintenir, *en tous temps,* les tarifs élevés.

Enfin, il est possible que l'expérience ait été poussée assez loin pour qu'on ait obtenu, soit une compensation exacte entre les recettes et les dépenses nouvelles, soit même un faible excédant de recette. Mais alors les compagnies n'auront pas trouvé que les résultats fussent suffisamment avantageux pour qu'elles consentissent à se créer les inconvénients d'une circulation plus grande et la mise en œuvre d'un matériel plus considérable et alors encore elles auront préféré en revenir aux prix élevés.

Ces divers motifs nous empêchent donc de regarder comme concluantes les expériences qu'on invoque comme ayant été faites sur les railways de pays étrangers, expériences à l'égard desquelles l'on ne fournit d'ailleurs aucune donnée.

Il est probable que si de pareilles expériences eussent été tentées pendant les mois d'été, les résultats eussent été analogues à ceux qui se sont manifestés sur nos chemins de fer, c'est-à-dire favorables au point de vue de la recette nette. Nous avons d'autant plus lieu de le croire que, dans le courant de l'été de 1847, la Compagnie du chemin du Nord ayant adopté, mais pour les dimanches et jours fériés seulement, des prix considérablement réduits, a trouvé dans cette mesure un bénéfice assez notable, par suite de l'augmentation du nombre de voyageurs. Nous avons la conviction que si ce système de prix réduits eût été appliqué, non pas à des journées exceptionnelles seulement, mais à tous les voyages d'été, sans distinction, l'on aurait obtenu, pendant tous les jours de la semaine, des effets proportionnellement aussi avantageux que ceux qui se sont réalisés par les convois des dimanches.

Somme toute, nous ne trouvons rien dans les expériences faites à l'étranger qui ne puisse être en parfaite concordance avec celles faites en Belgique ; ce qui nous permet d'hésiter d'autant moins à soutenir le principe que nous avons reconnu, c'est-à-dire celui de l'avantage relatif que présente, surtout pour les réseaux que l'État exploite, le système des bas prix de transport.

CHAPITRE IX.

PROPOSITION D'INTRODUIRE UNE RÉDUCTION UNIFORME DE 20 POUR CENT DANS LES PRIX ACTUELS. — EXAMEN DES CONSÉQUENCES QUI RÉSULTERAIENT, TANT EN RECETTES QU'EN DÉPENSES, DE L'APPLICATION DE CETTE MESURE DE RÉDUCTION. — PROPOSITION DE CRÉER UNE NOUVELLE CLASSE DE PLACES DITES *BERLINES*.

L'opportunité de l'abaissement des tarifs étant pleinement établie, nous pensons qu'il est indispensable, si l'on veut arriver à des résultats décisifs, de modifier les bases actuelles dans une proportion assez sensible, afin que, indépendamment de toutes les éventualités particulières qui peuvent exercer une action plus ou moins grande sur la quotité des mouvements, l'on soit en position de juger immédiatement de l'influence spéciale des péages réduits. Or, il nous semble que, pour un premier essai, une réduction de 20 p. °/₀ pourrait être adoptée, sauf après, si l'expérience produit les effets heureux qu'on est en droit d'en attendre, à décréter un tarif encore plus bas.

Pour apprécier les résultats probables qu'on obtiendrait sous l'application de ce tarif réduit, nous nous reporterons aux parallèles que nous avons déjà établis entre les effets réalisés par la mise en vigueur de systèmes différents.

Si nous consultons le tableau *D*, page 27, qui présente la comparaison des résultats fournis, en 1838 et en 1840, par les relations réciproques des 6 villes de Bruxelles, Vilvorde, Malines, Anvers, Termonde et Louvain, nous voyons que le tarif de M. De Theux, qui est, moyennement, de $21\frac{1}{2}$ p. °/₀ plus bas que celui de M. Nothomb, a donné en 1838, par rapport à l'exercice 1840, une différence en plus de 37.25 p. °/₀ en nombre de voyageurs, de 33.31 p. °/₀ en parcours total ou en quantité de *voyageurs-lieues* et de 4.90 p. °/₀ en recettes.

Mais il ne s'agit, dans ce tableau *D*, que des relations réciproques des 6 villes sus-indiquées. Lorsque l'on prend l'ensemble du réseau, les résultats sont bien autrement favorables. Nous avons vu, en effet, tableau *M* (page 39), que les bureaux réunis de Vilvorde, Malines, Anvers, Termonde et Louvain ont donné, pour la totalité des départs, savoir : dans l'exercice 1838, moins le mois exceptionnel d'août, 826,088 voyageurs pour un réseau d'une étendue moyenne de 201 kilom., et dans les 11 mois correspondants de l'exercice 1840, 589,917 voyageurs seulement, pour un réseau d'une étendue de 310 kilom.; de sorte que, nonobstant une différence moyenne de 109 kilom. dans les longueurs exploitées,

les 5 bureaux en question, ont encore fourni, en 1838, un mouvement de voyageurs de 40 p. °/₀ plus grand qu'en 1840. — Enfin nous avons vu au tableau *N* (page 40), que les 5 stations dont il s'agit ont, dans les 4 derniers mois de 1838, donné un nombre de 94,594 voyageurs, soit de 45 p. °/₀, de plus que dans les 4 mois correspondants de 1840, bien que, dans cette période, le réseau exploité eût 53 kilom. de plus que dans l'autre.

D'après cela on peut reconnaître que, pour l'ensemble du réseau exploité, les avantages relatifs du tarif de 1838 sur celui de 1840, sont encore bien plus considérables en mouvements et, par conséquent, en recettes, que ceux qui résultent du parallèle entre les relations réciproques des 6 stations auxquelles se rapporte le tableau *D*.

Passons maintenant au parallèle que nous avons établi entre les effets dus au tarif De Theux et ceux dus au tarif Desmaisières.

En examinant les données que fournit le tableau de la page 69, on voit, par la comparaison des résultats obtenus sous l'application du tarif actuel et de celui de 1838, que, toutes choses égales, ce dernier a déterminé, par rapport à l'exercice 1845, des augmentations relatives de 49.32 p. °/₀ en mouvements et de 6.59 p. °/₀ en recettes.

Mais il est à remarquer que les mouvements qui se sont effectués en 1845, comprennent des relations qui n'existaient point en 1838 et qui proviennent de la réaction de la ligne du Midi sur les trois autres lignes. Si donc, pour tenir compte de cette réaction, l'on porte seulement 1 p. °/₀ en moins sur les résultats de 1845, on trouvera que, en réalité, le tarif de 1838 présente, sur celui d'aujourd'hui, l'avantage de majorer la circulation proportionnelle de plus de 50 p. °/₀ et d'augmenter la recette de 7 $\frac{1}{2}$ p. °/₀ ; et cela pour une réduction dans les prix qui revient, en moyenne, à 15 p. °/₀.

Nous sommes ainsi amené à conclure, par analogie, que, pour une réduction de 20 p. °/₀ dans les prix actuels, nous obtiendrions, pendant le cours d'un exercice entier, une augmentation de 60 p. °/₀ dans le nombre de voyageurs et de 10 p. °/₀ dans les recettes, ce qui donnerait lieu ainsi, pour le réseau actuel, à un mouvement additionnel de plus de 2 millions de voyageurs et à une recette supplémentaire d'environ 700 mille francs (¹).

Toutefois, pour agir avec réserve, nous ne compterons que sur une augmentation de 40 p. °/₀ ou de 1 $\frac{1}{2}$ million de voyageurs, représentant, en parcours total, environ 10 millions de voyageurs-lieues, et sur un excédant de 550 mille francs ou d'environ 8 p. °/₀ dans les recettes.

(¹) D'après le compte-rendu qui vient de paraître, l'exercice 1846 a donné, du chef des transports de voyageurs ordinaires, un mouvement de 3,652,395 voyageurs et une recette de 6,962,219 fr.

Mais cet accroissement de mouvement conduirait nécessairement à de nouvelles dépenses d'exploitation : il importe donc de rechercher à combien s'élèverait le coût de ce transport supplémentaire.

Pour arriver à cette appréciation, nous consulterons le travail si remarquable que M. l'ingénieur Alphonse Belpaire a publié sous le titre de *Traité des dépenses d'exploitation aux chemins de fer,* ouvrage rédigé d'après les documents officiels et le seul, par conséquent, qui puisse inspirer confiance.

On y trouve (page 492), les éléments divers dont se compose aujourd'hui le coût total du transport d'un voyageur de chaque classe, pour un parcours d'un myriamètre ou de 2 lieues de 5 kilom. Ainsi, puisque nous adoptons la lieue pour unité de parcours, nous n'aurons qu'à prendre la moitié des chiffres donnés par M. Belpaire pour un myriamètre.

Comme il ne s'agit ici que d'une circulation additionnelle, nous ne prendrons en considération que les dépenses de traction, celles de charriage et les frais spéciaux. Quant aux frais d'administration, de surveillance, d'entretien de la route et d'embarquement de voyageurs, ils ne seront pas aggravés d'une manière sensible par cet accroissement. Or, en ne tenant compte que des trois catégories de dépenses que nous avons citées, nous aurons, pour des convois marchant à grande vitesse, les frais ci-après par *lieue de parcours :*

UNITÉ DE TRAFIC PAR LIEUE DE PARCOURS.	FRAIS DE TRACTION pour des convois à grande vitesse.	FRAIS DE CHARRIAGE.	FRAIS SPÉCIAUX.	DÉPENSE TOTALE pour convois à grande vitesse.
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Voyageur de 1re classe	0.03980	0.01430	0.01270	0.06680
Id. de 2e classe	0.02690	0.00965	0.00190	0.03845
Id. de 3e classe	0.02070	0.00745	0.00190	0.03005

En adoptant la répartition proportionnelle du mouvement en voyageurs-lieues de chaque classe, donnée par le tableau n° 12 ci-annexé, on trouve que, en moyenne, la dépense par voyageur-lieue est de 0 fr. 0364.

A ce prix l'augmentation de 10 millions de voyageurs-lieues, fournie par l'application du tarif réduit de 20 p. °/₀, coûterait, en frais d'exploitation supplémentaire, une somme de 364 mille francs, laquelle ne représente pas, à beaucoup près, l'augmentation de recettes que l'on peut espérer obtenir, sous le régime du tarif réduit.

Mais il est à remarquer que la circulation additionnelle dont nous nous occupons, n'exigera pas la totalité des frais d'exploitation que nous avons énumérés. On sait, en effet, que, moyennement, les locomotives n'emploient que les $\frac{2}{3}$ de la force qu'elles peuvent produire. On sait aussi que les voitures ne sont pas toujours remplies et qu'ainsi, à concurrence d'une assez grande quantité de voyageurs nouveaux, l'excédant de dépenses d'exploitation sera presque nul (¹). Enfin il est assez probable, que, dans l'avenir, les dépenses d'exploitation reviendront moins cher, par unité de trafic, que ce qu'elles ont été dans le passé. De sorte que l'on peut estimer, tout au plus, aux $\frac{3}{4}$ du chiffre trouvé ci-dessus, soit à $2\frac{73}{100}$ centimes, le coût *moyen* du transport d'un voyageur à 1 lieue, pour la circulation additionnelle.

D'après cela la dépense d'exploitation supplémentaire qu'exigerait le mouvement nouveau sur lequel on compte, dans l'hypothèse de l'application du tarif réduit, ne monterait, tout au plus, qu'à 273 mille francs, soit à moins de 4 p. °/₀ de la recette actuelle des voyageurs. De manière que si, au lieu d'une augmentation de recette de 8 p. °/₀, nous n'obtenions qu'une augmentation de 4 à 5 p. °/₀ seulement, l'on trouverait encore, dans cet excédant de recette, la somme nécessaire à couvrir le surcroit des frais d'exploitation, et cela indépendamment de l'augmentation du produit des bagages qui résulterait de l'accroissement du nombre de voyageurs, et qui s'élèverait peut-être à 40 ou 50 mille francs.

Nous n'avons encore parlé, jusqu'à présent, que d'une réduction de 20 p. °/₀ dans le prix *moyen ;* mais ici se présente la question de savoir de quelle manière on devra, par rapport à chaque classe de voiture, établir cette réduction, pour qu'elle soit la plus favorable possible, notamment aux intérêts du trésor. C'est là un problème dont on ne pourrait pas encore trouver la solution dans les résultats donnés par l'application des divers tarifs qui ont été mis en vigueur. En effet les bases, lorsqu'on a passé d'un tarif à un autre, n'ont jamais été modifiées d'une manière uniforme, et l'on sait que, suivant que les prix des diverses classes de

---

(¹) Voici comment M. l'ingénieur Belpaire s'exprime à ce sujet, page 473 de son traité précité :

« Veut-on connaitre quelle dépense occasionne à l'exploitation un myriamètre de parcours effectué par une » unité de charge isolée, dont le transport, comme il arrive presque toujours, n'exige pas de machine spéciale » ni même de voiture supplémentaire ? on trouvera que la dépense sera extrêmement minime et presque nulle. » En effet, elle ne s'élèvera qu'aux simples frais spéciaux de l'unité du trafic, frais spéciaux dont nous avons » déterminé précédemment le montant.

» Un voyageur de 1re classe coûtera. . . . . $2\frac{1}{2}$ centimes.

» Un id. de 2e ou 3e classe coûtera. . . . . . $\frac{1}{3}$ id.

» C'est-à-dire des quantités si faibles qu'on pourrait, sans erreur sensible, *les regarder comme tout à fait* » *nulles*, car elles ne représentent pas même la vingtième partie des prix de transport payés aux chemins de fer » d'après les tarifs les plus modérés.

voitures ont été rapprochés ou écartés les uns des autres, la répartition proportionnelle de voyageurs dans chacune de ces classes, a subi des changements plus ou moins prononcés.

Dans cet état de choses, nous pensons que le mode le plus rationnel à suivre, est celui d'appliquer à tous les prix actuels, sans exception, la réduction de 20 p. °/₀ que nous proposons, sauf à modifier plus tard, d'après les résultats qu'on aura obtenus, la proportionnalité aujourd'hui établie entre les taux assignés à chaque classe de voiture.

Il existe d'ailleurs, à l'appui du projet d'une réduction uniforme, un motif puissant : c'est celui-ci : sous l'empire du tarif actuel, il nous a été possible de

touristes étrangers, par exemple, à l'égard desquels un abaissement de tarif n'augmentera, en aucune façon, la circulation, attendu que, pour eux, le coût du transport, dans certaines limites, est un objet qui est pris d'autant moins en considération que, en Belgique, les taux actuels sont déjà inférieurs à ceux aux-

Mais il est à remarquer que la circulation additionnelle dont nous nous occupons, n'exigera pas la totalité des frais d'exploitation que nous avons énumérés. On sait, en effet, que, moyennement, les locomotives n'emploient que les $\frac{2}{3}$ de la force qu'elles peuvent produire. On sait aussi que les voitures ne sont pas toujours remplies et qu'ainsi, à concurrence d'une assez grande quantité de voyageurs nouveaux, l'excédant de dépenses d'exploitation sera presque nul (*). Enfin il est assez probable, que, dans l'avenir, les dépenses d'exploitation reviendront moins cher, par unité de trafic, que ce qu'elles ont été dans le passé. De sorte que l'on peut estimer, tout au plus, aux $\frac{3}{4}$ du chiffre trouvé ci-dessus, soit à $2\frac{73}{100}$ centimes, le coût *moyen* du transport d'un voyageur à 1 lieue, pour la circulation additionnelle.

Observation. — Le tirage du présent travail était déjà terminé lorsque nous avons reconnu que, dans le calcul des frais d'exploitation, M. l'ingénieur A. Belpaire n'avait eu, et n'avait dû avoir égard, en ce qui concerne le matériel des transports, qu'aux dépenses d'entretien et de renouvellement, mais non à l'intérêt du prix d'achat de ce matériel. Il en résulte que si, pour faire face aux besoins du mouvement supplémentaire de voyageurs que déterminera l'abaissement des tarifs, il faut augmenter le nombre de locomotives et de voitures, nous devrons tenir compte, en déduction des bénéfices présumés, de l'intérêt à payer pour le capital à dépenser de ce chef.

D'après une note de M. Belpaire, on a dû employer au transport des voyageurs en 1845 (le mouvement étant d'ailleurs resté sensiblement le même depuis cet exercice), 75 locomotives d'une valeur de 3,200,000 fr. et 820 voitures d'une valeur de 3,500,000 fr., soit, en totalité, une somme de 6,700,000 fr. Maintenant si l'on estime que le mouvement additionnel exige un matériel supplémentaire valant les $\frac{3}{10}$ de celui primitivement employé, ce sera admettre une hypothèse très large, car, dans le plus grand nombre de cas, il ne faudra pas de locomotive spéciale et même bien souvent il ne faudra pas ajouter au convoi $\frac{1}{5}$ de plus de voitures, qu'il n'y en aurait sans ce mouvement additionnel. En adoptant cependant l'hypothèse supposée, on trouve qu'il faudrait, pour cet objet, faire une dépense nouvelle d'environ deux millions de francs, représentée par un intérêt annuel de 100 mille francs.

Dès lors la dépense supplémentaire d'exploitation, accasionnée par le mouvement additionnel des voyageurs, reviendrait non pas à 273 mille francs comme nous l'avons calculé d'abord, mais bien à 373 mille francs, soit à $5\frac{1}{3}$ p. °/o de la recette actuelle des voyageurs.

Si l'on déduit de cette somme celle à provenir de l'augmentation du produit des bagages, on arrivera à ce résultat que si l'excédant des recettes de voyageurs, au lieu d'être de 8 p. °/o, comme nous sommes en droit de l'espérer, n'atteint que le chiffre de 4 à 5 p. °/o seulement, les frais de toute nature du transport supplémentaire, se trouveront couverts par ledit excédant de recettes.

D'après cela nous pouvons donc maintenir, dans tous leurs termes, les conclusions que nous avons formulées sur les conséquences financières que doit réaliser l'adoption du tarif réduit.

» Un voyageur de 1re classe coûtera. . . . . $2\frac{1}{2}$ centimes.
» Un id. de 2e ou 3e classe coûtera. . . . . . . $\frac{1}{3}$ id.
» C'est-à-dire des quantités si faibles qu'on pourrait, sans erreur sensible, *les regarder comme tout à fait* » *nulles*, car elles ne représentent pas même la vingtième partie des prix de transport payés aux chemins de fer » d'après les tarifs les plus modérés.

voitures ont été rapprochés ou écartés les uns des autres, la répartition proportionnelle de voyageurs dans chacune de ces classes, a subi des changements plus ou moins prononcés.

Dans cet état de choses, nous pensons que le mode le plus rationnel à suivre. est celui d'appliquer à tous les prix actuels, sans exception, la réduction de 20 p. °/₀ que nous proposons, sauf à modifier plus tard, d'après les résultats qu'on aura obtenus, la proportionnalité aujourd'hui établie entre les taux assignés à chaque classe de voiture.

Il existe d'ailleurs, à l'appui du projet d'une réduction uniforme, un motif puissant ; c'est celui-ci : sous l'empire du tarif actuel, il nous a été possible de déterminer, par des courbes d'équations connues, le mouvement relatif donné, pour chaque longueur de parcours, par l'action combinée de la durée du trajet et du prix de transport (*Mémoire présenté au Département des Travaux Publics, le 24 février* 1847). Au moyen de l'expérience à faire, par un tarif uniformément réduit, nous trouverons les équations des nouvelles courbes de mouvement relatif, de manière qu'en comparant les ordonnées respectives de ces courbes, pour chacune des relations partielles, nous pourrons assigner l'influence spéciale du *prix* et reconnaitre, par suite, l'influence spéciale de la *durée* du trajet. Or, cette détermination de chacune des deux influences du temps et du coût, constitue un objet de la plus haute importance et que l'on ne peut traiter convenablement qu'en appliquant un nouveau tarif qui soit proportionnel à l'autre, dans un rapport constant, pour tous les prix.

En admettant cette réduction uniforme de 20 p. °/₀ sur le tarif actuel, les prix *moyens,* par lieue de parcours, deviendront, savoir :

		Centimes.	Centimes.
Pour les	diligences.	35.0 × 0.8 =	28.0
Id.	chars-à-bancs . . .	27.0 × 0.8 =	21.6
Id.	waggons	16.7 × 0.8 =	13 4

Si l'on compare ces prix moyens à ceux de 1838, qui étaient respectivement de 32$^{cent.}$8, 22^{cent}1 et 13^{cent}3, on voit que les deux tarifs consacrent à peu près les mêmes bases en ce qui concerne les chars-à-bancs et les waggons, mais que le tarif proposé présentera, pour les diligences, une diminution moyenne, sur celui de 1838, de 4^{cent}8, soit de 14 à 15 p. °/₀.

Ici se présente une objection : on dira, avec raison, qu'il y a des voyageurs, les touristes étrangers, par exemple, à l'égard desquels un abaissement de tarif n'augmentera, en aucune façon, la circulation, attendu que, pour eux, le coût du transport, dans certaines limites, est un objet qui est pris d'autant moins en considération que, en Belgique, les taux actuels sont déjà inférieurs à ceux aux-

quels généralement se payent les parcours sur les chemins de fer établis dans d'autres pays. Ainsi il est bien certain que, pour cette catégorie de voyageurs, une réduction dans les tarifs causerait au trésor une perte d'autant plus grande, que ces voyageurs font de longs trajets, et qu'ils ne se servent habituellement que des voitures de 1re classe, aujourd'hui les diligences.

Cette objection, nous en convenons, est fondée; mais les considérations sur lesquelles elle s'appuie, indiquent précisément le remède au mal. En effet, s'il est vrai que, pour certaines personnes, il est assez indifférent que le prix soit un peu plus ou un peu moins élevé, il faut reconnaître, d'autre part, que la chose à laquelle ces personnes tiennent avant tout, c'est de voyager par les voitures de *première classe,* alors même que celles-ci ne présenteraient pas plus de confort que les voitures de deuxième classe.

Dès lors, pourquoi ne mettrait-on pas à profit, en y satisfaisant, ce désir de prendre des voitures d'une classe supérieure? Pour cela il ne serait nullement nécessaire de construire des voitures spéciales; il suffirait d'affecter à cet usage, dans quelques diligences, un compartiment particulier, qu'on approprierait quelque peu et qui présenterait des places dites de *berline,* lesquelles se payeraient, par exemple, à un taux de 40 centimes par lieue.

Il est, au surplus, une remarque à faire à ce sujet : c'est que les berlines ne seraient guère demandées que pendant la période semestrielle d'été (1); de sorte que, pendant les 6 autres mois, on pourrait, au besoin, considérer les *berlines* comme *diligences* ordinaires et ce, d'autant mieux, qu'il y aurait, en réalité, peu de dissemblance entre les places de l'une et de l'autre classe.

Nous pensons que, de cette manière, non-seulement on éviterait la perte de produits dont nous avons parlé, mais encore on augmenterait le montant des recettes de cette catégorie de voyageurs.

---

(1) Les semestres d'été des trois premiers exercices ont donné ensemble 23,159 berlines sur 84,569 diligences, soit plus de 27 p. °/o, tandis que, dans les trois semestres d'hiver correspondants, il n'y eut que 10,407 berlines sur 124,224 diligences, soit seulement 8 p. °/o.

Sous le rapport des recettes, les trois semestres d'été fournirent 70,182 fr. pour les berlines sur 193,098 fr. donnés par les diligences, soit une proportion de 36 p. °/o; tandis que, dans les trois semestres d'hiver, la proportion des recettes des berlines à celles des diligences, ne fut plus que de 34,782 fr. à 314,110 fr., soit de 11 p. °/o seulement.

CHAPITRE X.

RÉSUMÉ. — CONCLUSION.

Les transports d'hommes et de choses qui mesurent, en quelque sorte, le degré de vitalité d'une contrée, ont acquis en Belgique, depuis l'établissement de nos railways, un développement hors de toute proportion avec les mouvements d'autrefois.

Or le nombre immense de relations nouvelles, créées par les chemins de fer, ne peut tenir qu'à deux causes : la rapidité de la marche et le bon marché du transport.

Abréger la durée du trajet et abaisser les tarifs sont donc, en ce qui concerne les voyageurs, deux moyens de faire accroître la circulation.

Le premier de ces moyens est, jusqu'à certain point, circonscrit dans les limites qui lui sont assignées aujourd'hui : le second, au contraire, peut être varié à l'infini.

En diminuant les prix de parcours, on augmentera indubitablement le nombre de voyageurs; mais cette augmentation sera-t-elle assez considérable pour compenser la réduction du tarif, ou, en d'autres termes, la recette nouvelle sera-t-elle assez élevée, non-seulement pour remplacer la recette ancienne, mais encore pour couvrir les frais d'exploitation supplémentaire que le mouvement additionnel aura exigés?

Telle était, au point de vue le plus restreint, la question que nous nous étions proposé de résoudre.

Pour y parvenir nous avons dû, nécessairement, consulter l'expérience fournie par l'application des tarifs différents qui ont été successivement mis en vigueur, en tenant compte de toutes les circonstances, d'effet appréciable, dont l'action s'était exercée sous le régime de chacun de ces tarifs.

Les tarifs des voyageurs, à partir de 1836, ont été au nombre de quatre : le premier, le plus libéral de tous, et qui conservait, en quelque sorte, les bases de celui de 1835, instituées par M. De Theux, a été appliqué jusqu'au 20 février 1839 : le 2e, le plus élevé des quatre, dans la moyenne des prix, fut décrété par M. Nothomb, le 3 février 1839, et mis en usage du 21 du même mois jusqu'à la fin d'avril 1841 ; le 3e, arrêté par M. Rogier, ne resta en vigueur que du 1er mai 1841 au 20 août suivant : enfin le 4e et dernier, adopté par M. Desmaisières, le 17 août 1841, est celui qui nous a régis depuis le 21 dudit mois jusqu'à ce jour.

Nous avons, successivement, examiné les résultats donnés par chacun de ces quatre systèmes.

A cet effet nous avons spécialement consacré le chap. II au tarif primitif. En comparant les mouvements et recettes fournis sous l'empire de ce tarif, pendant les exercices 1835, 1836, 1837 et 1838, avec ceux obtenus respectivement par les mêmes stations et pendant les mêmes mois de l'exercice 1843, nous avons fait reconnaître que les résultats des premières années étaient infiniment plus favorables que ceux obtenus sous le régime du tarif actuel, bien plus élevé cependant que l'autre.

Dans le chap. III nous avons établi un parallèle entre les mouvements et recettes obtenus par le tarif du 3 février 1839, et ceux obtenus par l'application du tarif antérieur. Là encore nous avons reconnu toute la supériorité du tarif de 1838, et fait voir combien les prix décrétés par M. Nothomb avaient eu de fâcheuses conséquences, aussi bien pour le trésor que pour les relations du pays et l'intérêt des voyageurs, puisque ce dernier tarif, qui avait élevé les prix de toutes les classes de voitures, avait déterminé une diminution non-seulement dans le mouvement, mais encore dans la recette de chacune de ces classes.

Entre l'application du tarif de M. Nothomb et celle du tarif de M. Rogier, un fait assez important était venu modifier la quotité et surtout la répartition des mouvements de voyageurs. Nous parlons des améliorations qui furent apportées en janvier 1841 aux chars-à-bancs, et qui firent déserter, en grande partie, les diligences. Nous avons dû, dès lors, apprécier l'influence moyenne que cette circonstance avait exercée sur les mouvements et les recettes : cette recherche forme l'objet du chap. IV.

Nous avons ensuite, dans le chapitre V, porté notre investigation sur les effets produits par le tarif de M. Rogier, et fait voir que le nouveau tarif avait, dès le premier mois de sa mise en vigueur, c'est-à-dire dès le mois de mai 1841, augmenté considérablement le nombre des voyageurs.

Examinant alors la période pendant laquelle il a été fait usage des nouveaux péages, nous avons fait remarquer que les mois de juin et de juillet 1841 s'étaient trouvés dans des circonstances exceptionnellement défavorables pour les mouvements, notamment pour les voyages d'agrément, d'ordinaire si nombreux pendant la belle saison. Nous avons montré combien le mauvais temps avait réagi sur le chiffre de la circulation pendant cette période, et fait reconnaître qu'il serait irrationnel de vouloir apprécier l'influence du tarif de M. Rogier en prenant pour point de départ les mouvements des trois mois réunis de mai, juin et juillet 1841, comparés à ceux des trois mêmes mois de l'exercice 1840.

Nous avons conclu de là que les résultats du mois de *mai seulement* devaient servir de base, pour comparer les effets du tarif de M. Rogier avec ceux du tarif de son prédécesseur.

Prenant alors égard aux modifications que les mouvements et recettes de chaque classe avaient subies, par suite de l'amélioration apportée aux chars-à-bancs en 1841 (modifications qui ont été évaluées dans le chapitre IV), nous avons vu que, en mai 1841, sous le régime du tarif de M. Rogier, les lignes du Nord, de l'Ouest et de l'Est avaient, pour le même réseau, donné tout à la fois plus de mouvement et de recette qu'au même mois de l'exercice précédent, sous le régime du tarif de M. Nothomb.

Nous avons fait remarquer, en outre, que le tarif de M. Rogier n'ayant été appliqué qu'à partir du 1er mai, son influence n'avait pu, dès le premier mois de sa mise en vigueur, s'exercer avec toute son intensité; et nous en avons conclu que si ce tarif eût été mis en usage quelques mois plus tôt, l'augmentation en mai 1841, par rapport à mai 1840, eût encore été bien plus considérable en voyageurs et, par conséquent, en recettes.

Le parallèle fait entre les résultats donnés par les mois de mai 1841 d'une part, et de mai 1840 d'autre part, nous a conduit nécessairement à rappeler que M. Desmaisières, qui avait succédé à M. Rogier comme Ministre des Travaux Publics, avait institué une commission spéciale chargée de suivre l'application du tarif de son prédécesseur et de faire un rapport motivé sur les bases qu'il conviendrait d'adopter ultérieurement dans la fixation des prix de transport des voyageurs. Nous nous sommes livré à l'examen du rapport que fit cette commission et nous avons prouvé que ses conclusions étaient mal fondées à tous égards.

Nous avons fait voir ensuite, dans le chap. VI, combien lesdites conclusions du rapport de la commission spéciale avaient eu de funestes conséquenees pour le pays, puisque, adoptées par le Gouvernement, elles donnèrent naissance au tarif du 17 août 1841, sous le régime duquel nous nous trouvons encore aujourd'hui.

Nous avons démontré, dans ce même chapitre, que l'appréciation de l'influence du tarif de M. Desmaisières, faite ultérieurement par la commission spéciale, fut complétement erronée, et reconnu qu'en laissant à l'écart quelques stations secondaires, qui offraient des anomalies, le mois de mai 1841, sous l'empire du tarif de M. Rogier, avait donné des recettes plus fortes que le mois de mai 1842, sous l'action du tarif de M. Desmaisières.

Nous en avons conclu que le tarif de M. Rogier, plus favorable que celui de M. Nothomb, avait aussi été plus avantageux que celui de M. Desmaisières.

Nous avons aussi, dans le même chapitre, établi un parallèle entre les résultats des tarifs Desmaisières et Nothomb, et fait reconnaître ainsi que, suivant que les prix, pour une classe quelconque de voiture, ont été, soit abaissés, soit majorés, les mouvements et recettes relatifs à cette classe, ont été, respectivement, ou plus ou moins considérables.

Après avoir reconnu l'heureuse influence du système des bas prix de transport sur les mouvements et recettes d'un exercice entier, il nous importait de rechercher comment cette influence variait suivant les diverses époques de l'année. Nous avons consacré le chap. VII à cet objet, et nous avons vu qu'il y avait une grande différence à cet égard, entre les résultats de l'été et ceux des autres saisons. En comparant les données de 1838 à celles de 1843, nous avons reconnu que l'augmentation relative des recettes du premier de ces exercices sur l'autre, avait dépassé la proportion de 15 p. °/₀ dans les 4 mois de mai, juin, juillet et août, mais que, pour les 8 autres mois, l'augmentation moyenne n'atteignait pas 1 p. °/₀. D'après cela, nous avons calculé que si, pendant l'exercice 1843, on avait eu appliqué le tarif De Theux au lieu du tarif Desmaisières, l'on eût obtenu un excédant de près de 7 p. °/₀, en recettes et une augmentation de circulation d'environ 30 p. °/₀.

Dans le chap. VIII nous avons indiqué les motifs qu'on a articulés jusqu'à ce jour pour maintenir, si mal-à-propos, des prix élevés, et nous avons fait voir combien l'on a pu se tromper dans l'appréciation des expériences faites en Belgique et à l'étranger sur les résultats d'un abaissement de tarif. Nous avons trouvé, dans les détails que nous avons fournis, de nouveaux éléments qui confirment le principe que nous avons posé, c'est-à-dire celui de la supériorité d'avantages de toute nature que présente le système des bas prix.

Le chap. IX est consacré au développement de la proposition que nous faisons, de réduire le tarif actuel de 20 p. °/₀. Nous y faisons voir que, suivant toute probabilité, une réduction semblable aurait pour effet d'augmenter la circulation de 60 p. °/₀, soit d'environ 2 millions de voyageurs, et la recette de 10 p. °/₀ ou d'environ 700 mille francs.

Toutefois nous n'avons compté que sur une augmentation de 1 $\frac{1}{2}$ million de voyageurs, représentant un parcours total d'environ 10 millions de *voyageurs-lieues,* et sur une recette supplémentaire de 530 mille francs ou de 8 p. °/₀ de la recette actuelle.

Nous avons fait voir ensuite qu'en partant des données que fournit M. l'ingénieur Belpaire dans son *Traité des dépenses d'exploitation aux chemins de fer,* les frais supplémentaires d'exploitation que nécessiterait le mouvement additionnel, ne s'élèveraient qu'à 273 mille francs, ou à moins de 4 p. °/₀ de la recette actuelle.

Nous en avons déduit la conséquence que, si l'augmentation des recettes, à obtenir d'un tarif réduit en moyenne de $\frac{1}{5}$, au lieu d'être de 8 p. °/₀, comme nous sommes en position de le penser, ne s'élevait que de 4 à 5 p. °/₀ seulement, on trouverait encore, dans cette recette nouvelle, la somme nécessaire à couvrir la dépense d'exploitation supplémentaire, et cela indépendamment du produit particulier des bagages qui résulterait de l'accroissement du nombre des voyageurs.

Quant à la manière dont devrait s'effectuer la réduction moyenne, que nous avons provisoirement fixée à 20 p. °/₀, nous avons fait reconnaître combien il serait utile, pour les résultats théoriques qu'on déduirait de l'expérience à obtenir de cette façon, d'opérer l'abaissement *uniforme* de 20 p. °/₀ sur tous les prix, sans distinction, sauf à modifier ultérieurement, suivant ce qui sera reconnu le plus favorable, la proportionnalité qui existe aujourd'hui entre les taux assignés aux diverses classes de voitures.

Nous avons fait remarquer cependant, que pour certains voyageurs, par exemple pour la plupart de ceux qui viennent de l'étranger, le prix, dans certaines limites, n'exercerait aucune espèce d'influence sur le chiffre de la circulation ; de manière que, en ce qui regarde ces voyageurs, une réduction pure et simple dans les tarifs causerait au trésor des pertes d'autant plus grandes que les personnes dont il s'agit font généralement de longs parcours, et ce dans les diligences. Mais nous avons fait observer en même temps, que ces personnes tiennent, avant tout, à ne voyager que par les voitures de *première classe,* alors même que celles-ci ne seraient pas plus confortables que celles de 2ᵉ classe ; d'où nous avons conclu qu'il serait avantageux, sous tous les rapports, de créer, pour cette catégorie de voyageurs, une nouvelle classe de places dites *berlines,* d'un taux supérieur à celui des diligences. Nous avons dit enfin que, dans notre opinion, le but proposé pourrait être atteint sans dépense considérable, en appropriant un compartiment spécial, dans une partie des diligences actuelles.

CONCLUSION.

En présence des faits que nous avons exposés, et qui sont tous déduits de documents officiels, nous pensons qu'il ne peut plus rester le moindre doute sur les avantages que doit produire à la nation une réduction notable dans les prix du tarif en vigueur, pour les transports de voyageurs.

Si l'on doit s'en rapporter à l'expérience du passé, on peut être assuré que cette mesure n'occasionnerait de préjudice d'aucune espèce au trésor : tout au contraire. Mais admettons même que la recette brute ne s'élevât pas à une somme plus forte que celle réalisée aujourd'hui, et que, déduction faite de l'augmentation du produit des bagages, on eût à subir, par suite des dépenses d'exploitation supplémentaire, une perte annuelle de 200 à 300 mille francs. Eh bien, alors encore, devrait-on reconnaître la convenance de l'abaissement des tarifs, car une semblable perte, lorsqu'il s'agit d'un réseau produisant, rien qu'en voyageurs, une somme d'environ 7 millions de francs, peut être considérée comme absolument nulle, surtout en présence du bienfait que procurerait au pays une réduction de 20 p. °/₀ dans les prix de transport.

Il est à remarquer, au surplus, que les produits indirects qu'amènerait au trésor cette augmentation de mouvement, par les transactions nouvelles qui en résulteraient, formeraient une espèce de compensation au déficit éventuel dont il est question.

D'ailleurs, si une légère différence de revenu net se manifestait dans l'application d'un tarif réduit, elle devrait être couverte par le budget des voies et moyens; or la charge nouvelle qui en résulterait (et qui ne s'élèverait, dans l'hypothèse en question, qu'à quelques centimes pour chaque centaine de francs dudit budget), serait tout à fait insignifiante pour les contribuables, dont la plus grande partie pourtant jouirait, directement ou indirectement, de l'avantage de la réduction des péages.

Nous ne pensons pas, d'après cela, qu'on puisse encore s'opposer à la mise en vigueur, à *titre d'essai,* d'un tarif réduit, car nous ne considérons pas comme une objection, l'opinion émise par quelques personnes, que « si le Gouvernement, après

avoir abaissé les tarifs, reconnaissait ce système onéreux pour l'État, il ne lui serait guère possible de ramener les péages à leur ancien taux. » Cette opinion, disons-nous, ne peut être prise en considération, car le Gouvernement, en introduisant un tarif plus bas, pourrait faire connaître que la mesure qu'il met à exécution, ne constitue seulement qu'un essai destiné à éclairer la question, et qu'il se réserve, au cas où l'expérience démontrerait que cette mesure est nuisible aux intérêts du trésor, de relever ultérieurement les prix. Dans ce dernier cas, le public n'aurait rien à réclamer, pas plus qu'il ne l'a fait lorsque M. Nothomb, en février 1839, et M. Desmaisières, en août 1841, ont élevé les bases des tarifs de leurs prédécesseurs respectifs.

Nous terminons ici un travail que nous avons entrepris sous l'influence d'une conviction pleine et entière. Nous osons espérer que, si cette conviction n'est pas partagée par tous, du moins les résultats que nous avons fait connaître, appelleront l'attention la plus sérieuse du Gouvernement, et que celui-ci, après avoir ordonné la révision des rapports divers qui ont été publiés en Belgique sur l'important objet du tarif des voyageurs, se décidera à appliquer, à partir du 1er mai prochain, la réduction de 20 p. °/o que nous proposons; nous espérons, de plus, que cette réduction ne se limitera ni au taux ni à la seule catégorie des prix de transport, dont il est question, mais que, exercée, par la suite, sur une échelle plus grande encore, elle fera des chemins de fer de l'État une institution de plus en plus populaire, de plus en plus avantageuse à toutes les classes de la société.

Bruxelles, mars 1848.

L'ingénieur en chef au corps des ponts et chaussées

A.-G. DESART.

